LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVIII - NUMERO 9 SETTEMBRE 1942 - XX E. F.

STANDARD - SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO - GENOVA

BANCO DI ROMA

ANNO XLVIII
1942 - XX

LE VIE D'ITALIA

Numero 9
SETTEMBRE

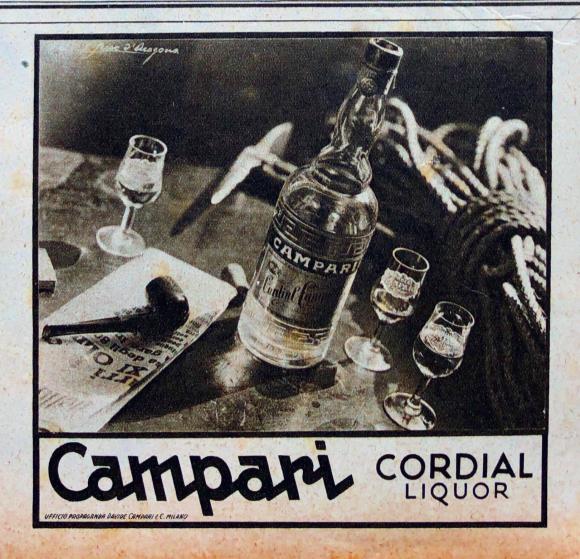
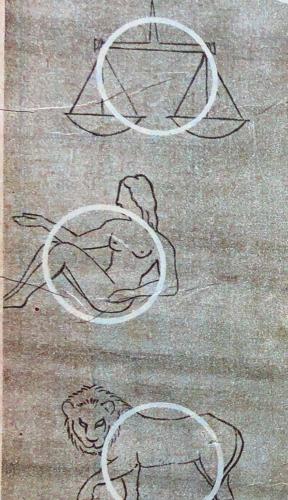
SOMMARIO

In copertina: - *Il primo carro armato italiano dinanzi a Tobruch riconquistata.*

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Il Liquore di tutte le Stagioni e di tutte le Ore

CHIESA

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 luglio 1942-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Baldassarre Ettore, Generale di Divisione.
Baldassi Antonio, Sergente Maggiore.
Benvenuti Leone, S. Tenente.
Berardengo Guido, Tenente.
Bertizzolo Stefano, S. Tenente.
Bianchi Giuseppe, S. Tenente carrista.
Caretto Aminto, Colonnello dei Bersaglieri.
Castro Dr. Alfio, Maggiore.
Catanzaro Santini Dr. Eugenio, Tenente.
Chiapusso Pietro, Ten. Colonnello di Fanteria.
Dispira Giovanni, Tenente.
Faedda Francesco, Sottobrigadiere R. G. F.
Galloni Aldo, Colonnello d'artiglieria.
Guaita Fumagalli Augusto, Tenente.
Izzo Luigi, Colonnello d'Artiglieria.
Manenti Guido, S. Ten. dei Granatieri.
Piacenza Guido, Generale di Brigata.
Vaiarini Gherardo, Colonnello di Fanteria.

R. AERONAUTICA:

Magnaghi Pietro
Meacci Giuseppe, Maggiore Pilota.
Uguccioni Luigi, Tenente Pilota.

VERBALE DI SCRUTINIO

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1941-XIX e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile della C.T.I. *Le Vie d'Italia* N. 5, maggio 1942-XX, e sul Bollettino trimestrale *Informazioni ai Soci* N. 3, maggio 1942-XX.

Nella sede della Consociazione Turistica Italiana, oggi sabato 1° agosto 1942-XX, alle ore 9, i Sindaci sottoscritti, dott. rag. G. B. Rocca, rag. Giovanni Barbieri e rag. comm. Giovanni Vajani, si sono riuniti ed hanno proceduto allo spoglio delle schede inviate per la votazione ad referendum chiusasi il 31 luglio 1942-XX in conformità all'ordine del giorno dell'Assemblea Generale ordinaria e straordinaria dei Soci della Consociazione Turistica Italiana, pubblicato nella Rivista *Le Vie d'Italia* maggio 1942-XX e nel n. 3 del Bollettino trimestrale *Informazioni ai Soci* maggio 1942-XX e, in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale, danno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	N.	32.147
Approvano il Bilancio	»	31.840
Non approvano il Bilancio	»	285
Schede annullate	»	22

Sono eletti per il triennio 1942-1943-1944 a Consiglieri i signori:

Bertarelli dr. ing. gr. uff. Mario	con voti N.	31.887
Calderini prof. comm. Aristide	» » »	31.858
Puricelli sen. dr. ing. gr. cr. conte Piero	» » »	31.826
Tedeschi rag. comm. Mario .	» » »	31.824

e per l'esercizio 1942 a Sindaci i signori:

Barbieri rag. Giovanni. . . .	con voti N.	31.900
Rocca dott. rag. G. B. . . .	» » »	31.894
Vajani rag. comm. Giovanni .	» » »	31.915

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi.

Risultano approvate le proposte di modificazione allo Statuto Sociale:

all'art. 5 con voti	N.	31.165
» 6 » »	»	31.166
» 8 » »	»	31.448
» 16 » »	»	31.396

Si dichiarano pertanto approvate nel loro insieme le modificazioni stesse e conseguentemente le relative disposizioni transitorie portate dall'Ordine del Giorno dell'Assemblea e ad esse subordinate.

Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12,30 previa lettura ed approvazione.

I SINDACI

Un nuovo Concorso tra i Propagandisti della C. T. I.

Come abbiamo annunziato, col 30 settembre p. v. si chiuderà la « *Campagna del mezzo milione* », indetta fra i Propagandisti e Amici della C. T. I. Essa ha dato risultati più che soddisfacenti; nei 5 anni e mezzo della sua durata furono, infatti, emessi circa 9000 « Buoni Premio », che corrispondono a 90.000 punti di merito.

Tenuto conto che la presentazione di un Socio vitalizio corrisponde a 5 punti e quella di un Annuale a 1 punto, è facile calcolare quale notevole apporto di nuovi Soci essa abbia recato al Sodalizio. I più alti punteggi, alla data del 30 giugno 1942-XX erano stati raggiunti dai sottoelencati Consoli e Propagandisti:

	punti
Gen. dr. comm. Filippo Tagliavacche, Roma	2709
Gen. comm. Raffaele Castriota, P. M.	1399
Rag. Cav. Paolo Almeda, Trieste	1127
Gen. comm. Lorenzo Reggiani, Modena	1093
Magg. dott. comm. Giov. Cicco di Corato, Torino	1003
Magg. cav. Mario Vertuani, Torino	930
Colonnello comm. Pier Luigi Dal Negro, P. M.	894
T. Col. cav. uff. Mario Quercia, Firenze	804
Magg. R. N. cav. Giuseppe D'Agata, Mantova	767
Ten. Paolo Badino, Torino	758
Dott. Giuseppe Letizia, Napoli	750
Colonnello comm. Carlo Ghe, P. M.	689

Seguono altri 52 propagandisti i quali hanno superato il punteggio di 250.

Segnaliamo all'ammirazione dei Soci questi « Assi » della propaganda per la C.T.I. e rinnoviamo loro pubblicamente il ringraziamento più sentito. I Soci rileveranno che i maggiori successi sono stati ottenuti quasi tutti da Militari, e questo è molto significativo in quanto dimostra che la nostra penetrazione ha luogo in modo grandioso nel complesso delle Forze Armate proprio mentre il Paese è in guerra.

Col 1° ottobre p. v. si aprirà un nuovo CONCORSO A PREMI fra i presentatori di nuovi Soci. Esso avrà termine il 30 giugno 1943-XXI. Al prossimo numero il suo Regolamento.

Comunichiamo i nomi dei fortunati Propagandisti ai quali, in questi ultimi mesi, è toccata in sorte una copia dell'*Atlante Fisico Economico d'Italia.*

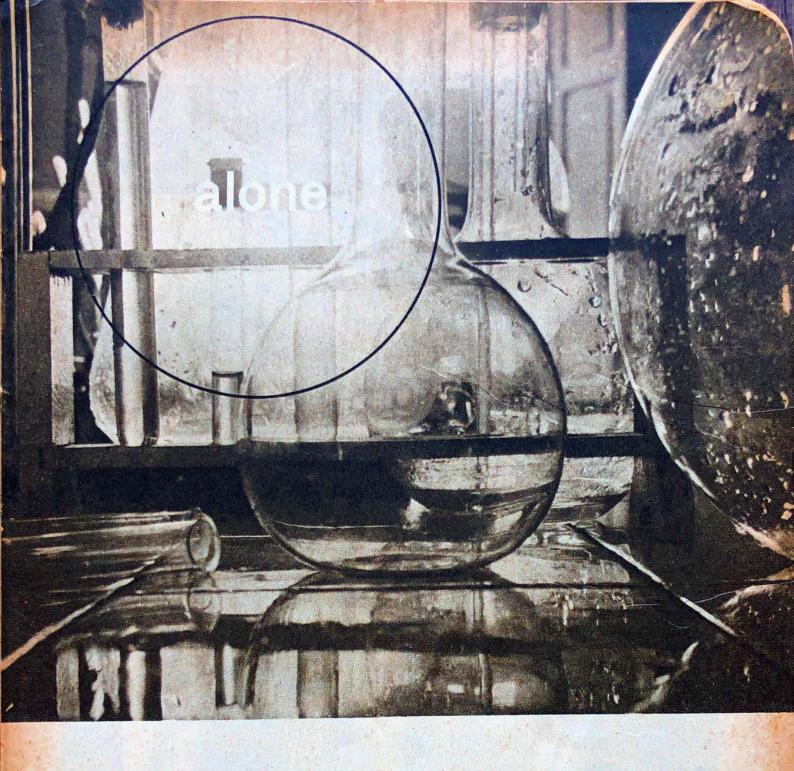
Tra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra i numeri 8900 e 8950 la sorte ha favorito: la prof. Amalia Bonanomi, Console Scolastico della C.T.I. per il R. Istituto Magistrale « S. Colombano » di Bobbio (num. estratto: 8870), e il ten. col. cav. Mario Quercia, Console Militare della C.T.I. per la Scuola Centrale CC. RR. di Firenze (numero estratto: 8905).

"Le Vie del Mondo".

Ecco l'interessante sommario del fascicolo di settembre:

L. VILLARI: "*Matuscka Volga*". – G. STRAMIGIOLI: *Templi e sculture della Corea*. – I. BIANCHI: *La Turchia*. – A. A. BERNARDY: *Fra i Pellirosse del "Gran Nord-Ovest"*. – *Attualità Internazionale*. – *Di Paese in Paese*. – *Cronache della guerra*.

L'abbonamento a "Le Vie del Mondo" è di L. 51,50 (Estero L. 76,50). Essendo però esauriti i numeri di gennaio e febbraio 1942, si accettano soltanto abbonamenti per il periodo marzo-dicembre, al prezzo di Lire 43,50. Un sumero separato L. 5.

alone

La fotografia controluce crea delle immagini molto suggestive, ma troppo spesso il dilettante si lascia trascinare dalla bellezza del soggetto dimenticando le difficoltà che caratterizzano questo genere di fotografia. Occorre sempre posare sulle ombre affinchè anche nelle parti scure si possano ottenere tutti i dettagli e tutte le sfumature; usare il paraluce per evitare che qualche raggio diretto annerisca il negativo. Ma non preoccupatevi degli aloni. dato che le pellicole Agfa sono protette da uno strato antialo che eviterà sempre questo pericoloso difetto nei vostri negativi. Questi cristalli sono stati ripresi con diaframma 1:8, 1/10 di secondo, pellicola Isopan ISS.

ISOPAN ISS

21° / 10 DIN

AGFA FOTO S. A. PRODOTTI FOTOGRAFICI MILANO

AUTOMOBILISMO

Storia di un automobilista miope e ligio ai regolamenti.

Il signor Carlo è lo spirito di disciplina incarnato in sembianze umane, anzi di automobilista. Cospicue offerte gli sono pervenute da vari Musei, perché delle sue spoglie imbalsamabili egli disponga per un sarcofago, ove una congrua pergamena lo additerà ai posteri come l'uomo che seppe traversare questa valle di lacrime, e per di più in automobile, immacolato d'ogni più veniale compromesso con la maestà della Legge e con la propria coscienza di cittadino esemplare.

Andava, dunque, un giorno il signor Carlo guidando la propria vettura, scostandosi all'estrema destra per lasciarsi superar dai ciclisti (previa alzata di freccia) e arrestandosi prima dei crocicchi per raccogliere l'eco solitaria della propria tromba a forte suono, quando avvertì un prurito ad un occhio.

Il problema, a profana intuizione, ammette una facile, empirica soluzione. Ma ecco come si formano le opinioni avventate! Infatti, il signor Carlo, affetto da miopia, portava gli occhiali, menzionati anche sulla patente di guida. E per rendere accessibile l'occhio occorreva disarcionare dal naso le lenti, donde il dilemma: o continuare la marcia e cadere in violazione del Codice Stradale, o arrestarsi e violare il regolamento municipale che lungo quella via vietava, con vistosi cartelli, la sosta.

Un'improvvisa più forte trafittura all'occhio segnò la vittoria dell'istinto sulla ragione: il signor Carlo si strappò le lenti, senza arrestarsi, soffregandosi vivamente il globo oculare. Era fatta!

Al limite del divieto di sosta stazionava un vigile urbano. Il nostro eroe lo accostò con la morte nell'anima:

— Ho peccato, e sono ai vostri ordini per espiare.

— Desiderate, signore?

— Ho guidato per alcuni metri senza la prevista correzione di lenti. A quanto ammonta il mio conto con la giustizia?

Dio li fa e poi li appaia, dice il proverbio. Così, sulla strada del signor Carlo aveva sospinto un tutore dell'ordine di sentimenti altrettanto specchiati.

— Non c'è sanzione, signore. Ma c'è l'articolo 94 comma 3° del Codice stradale che, per questa infrazione, prevede il ritiro della patente di guida.

— Eccola!

— Non posso ritirarla, signore. Anzitutto la Legge prevede il ritiro quando il conducente miope sia sorpreso a non fare uso delle lenti, ed io non vi ho affatto sorpreso. In secondo luogo, il ritiro non può avvenire che su ordine del Prefetto, ed io non posso far altro che stendere il mio rapporto.

— Non vorrei contraddirvi, signora guardia, ma osservo che, se vi attendete di sorprendere i conducenti miopi che si dilettano, per far dispetto alla Legge, a guidare privi di occhiali, senza la collaborazione degli stessi colpevoli, vi riuscirà un po' difficile compiere il vostro dovere; a meno che tutte le macchine dei miopi vengano munite di un vistoso contrassegno esterno...

— È un'idea!

— Immagino, poi, che voi e i vostri colleghi abbiate frequentato un corso di oculistica e, piegate in una tasca, abbiate le tavole di Snellen, al fine di controllare se gli automobilisti occhialuti non si facciano beffe di voi

e della Legge, guidando con occhiali da presbiti quando son miopi, e viceversa...

— Oh questo poi no, signore! La Legge non distingue, e parla semplicemente di lenti. Tutta la Legge, ma nulla più della Legge: ecco il mio motto. Quanto alla vostra patente...

— Ebbene?

— Ebbene, osservo che quando vi siete presentato al mio cospetto i vostri riveriti occhiali erano regolarmente sul vostro riverito naso, signore.

— E con questo? Dubitereste forse della mia parola?

— Non me lo permetterei, signore. Ma vi ricordo che, in linea cronologica, prima ho constatato la regolarità della vostra condotta, e poi, attraverso la vostra confessione, la vostra irregolarità. E dacché l'articolo 94 del Codice stradale, al terz'ultimo capoverso, prevede la restituzione della patente quando sia cessata la causa determinante del ritiro, così il mio rapporto al Prefetto dovrà segnalare anzitutto la circostanza che impone la restituzione.

— E come si potrà restituirmi una patente che non mi è mai stata ritirata?

— Non tocca a me pronunciarmi, signore.

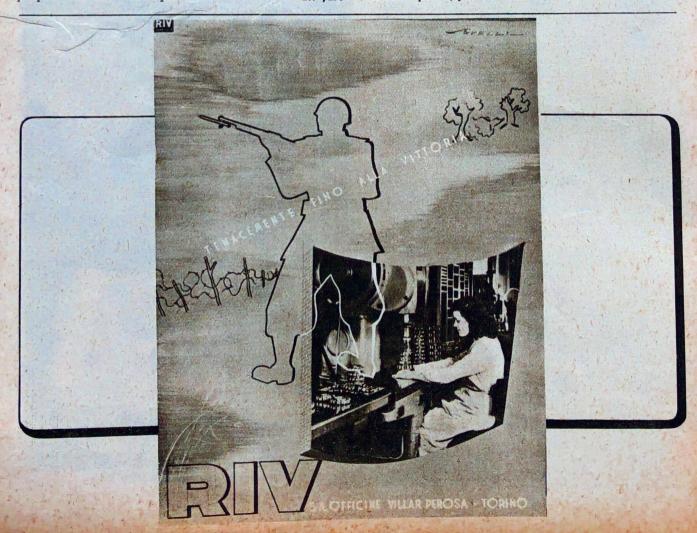
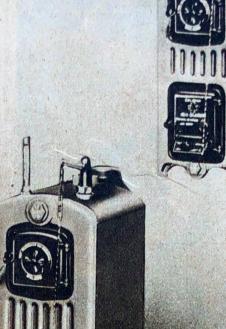
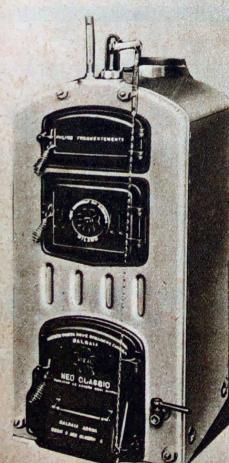
A farla breve: tanto pregò e supplicò il signor Carlo, che la guardia acconsentì a ritirargli la patente, cronometro alla mano, per 7 secondi e tre quinti, corrispondenti al presumibile periodo di guida senza occhiali, eseguendone, a pena scontata, solenne restituzione. E il signor Carlo se ne partì con la letizia di chi ha mondata la propria coscienza, il che è il massimo premio concesso ad una creatura di Dio.

Ma la guardia, assalita dai rimorsi, la sera stessa presentò le dimissioni, per avere usurpato funzioni proprie dell'autorità superiore... ***al. far.***

Impressioni di uno spettatore alle prove ufficiali delle ruote autarchiche senza gomma.

Secondo la promessa formulata nella nota del fascicolo precedente, dobbiamo integrare le nostre impressioni sugli esperimenti autarchici torinesi del giugno scorso in fatto di autotreni a rimorchio multiplo, con qualche cenno sulle ruote autarchiche non gommate, che in tale occasione, come già si è detto, fecero la loro prima comparsa ufficiale davanti alla Commissione di studio nominata dai Ministeri e dagli Enti interessati.

I sette diversi modelli partecipanti alle prove potevano suddividersi in due gruppi principali: ruote da applicare sul normale tamburo portaruota in sostituzione delle normali gommate, e ruote interamente indipendenti, da applicarsi direttamente sul mozzo, previo smontaggio completo dell'attrezzatura rotabile normale. Si è da varie parti affermata pregiudizialmente la maggior praticità del primo tipo: il rilievo però, se ha valore nel corso di esperimenti comparativi con frequente sostituzione della ruota gommata all'autarchica, non ci pare decisivo per l'ordinaria utenza, dove è supponibile la permanenza di quest'ultima, una volta constatata idonea. Non vediamo dunque il caso d'indirizzare aprioristicamente costruttori, ideatori e sperimentatori verso l'esclusivo tipo intercambiabile, qualora lo studio della ruota completa fosse per consentire migliori risultati pratici.

Agli effetti della destinazione, le ruote intese a bandire la gomma, sia pneumatica che semi-pneumatica o piena, possono ancora suddividersi in ruote

esclusivamente portanti, e ruote previste anche come motrici. Infine, sotto l'aspetto funzionale, possono farsi tre distinzioni: ruote a struttura rigida; ruote dotate di un certo coefficiente di elasticità nel piano di rotazione, cioè normalmente all'asse; ruote dotate di elasticità, o, per meglio dire, di una qualche facoltà di adattamento, nel senso parallelo all'asse, cioè di un cerchione suscettibile di deformazioni coniche attorno al centro per inclinarsi lateralmente di qualche grado, in modo da seguire l'inclinazione trasversale della strada e di adattarsi, almeno in parte, alle sue asperità.

Caratteristica comune di tutti i tipi di ruota autarchica finora sperimentati per autotreno (motrice o rimorchio) è il battistrada metallico, composto da un cerchione rigido di ferro, o da una serie di settori pure rivestiti di ferro. In ciò il problema si differenzia nettamente dalla cosiddetta ruota elastica o anti-pneumatica, tentata di quando in quando, da quarant'anni a questa parte, con risultati complessivi poco più che illusori, ma forse non disperati, per gli ordinari impieghi leggeri d'autovettura e di motociclo; sia conservando la gomma e solo abolendo la camera d'aria (tendenza coltivata quando i pneumatici rappresentavano un sentito problema pratico per i frequenti scoppi e forature) sia sostituendo la gomma con sostanze autarchiche, ma elastiche, come qualcuno si è proposto e tentato di fare negli ultimi tempi, ricorrendo a fasce di sughero, di resine speciali indurite, di cuoio ecc. Per l'impiego di autotreno, si è giudiziosamente evitato di spender tempo in chimerici tentativi di battistradata soffice, comprendendo che le enormi sollecitazioni in gioco non ammettono altro sostituto della gomma che non sia il metallo.

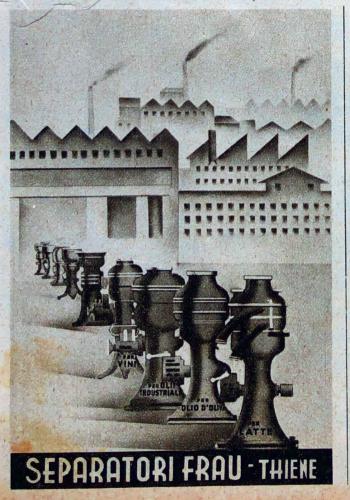
Da questa pregiudiziale però discende subito il corollario della assai dubbia convenienza di applicare la ruota autarchica sul treno propellente. Infatti, la ruota motrice, per l'aderenza necessaria al suo compito, soprattutto nel caso di forti pesi rimorchiati, richiede una buona mordenza, che il cerchione di ferro liscio è impotente ad assicurare se non in condizioni stradali e di pendenza ideali, tanto che persino il battistrada dei comuni pneumatici, nonostante il ben maggiore coefficiente d'attrito proprio della gomma, porta i tradizionali rilievi ed incavi. Ora è ovvio che un cerchione di ferro con un siffatto disegno di battistrada, ammissibile sui terreni sabbiosi o fangosi, inciderebbe in modo permanente e intollerabile le strade normali, sgretolandone il manto, sia per effetto del carico statico come per la reazione della coppia motrice. Prima limitazione, adunque: esclusivo impiego della ruota cosiddetta autarchica sul rimorchio (teoricamente anche sul treno anteriore della motrice: in pratica però, anche a prescindere dalla corrispondenza delle misure, la notevolissima massa di queste pesanti ruote e la loro rigidità comporta altri inconvenienti di guida e di tenuta di strada).

Nell'applicazione su rimorchio, si può dire invece che quasi tutti i tipi sperimentati nelle laboriose e conclusive giornate torinesi si comportarono soddisfacemente, sia per quanto riguarda l'integrità del veicolo, delle molle e del carico e la sopportabilità del personale viaggiante, così in fatto di vibrazioni come di rumorosità, sia agli effetti della frenatura, sufficientemente pronta e sicura anche con cerchio

metallico liscio; sia infine per quanto riguarda la tenuta di strada; serpeggiamenti e sbandamenti solo in condizioni sfavorevoli di strada apparvero apprezzabilmente maggiori che con le ruote pneumatiche. Il tutto però non in misura uniforme, ma, a nostra impressione, con un qualche vantaggio all'attivo delle ruote ispirate al terzo dei criteri funzionali sopra elencati, cioè munite di cerchione ad orientamento deformabile trasversalmente rispetto al piano della ruota, così da poter poggiare sul terreno con tutta o quasi la larghezza del cerchio anche su fondi stradali non perfettamente perpendicolari al piano di ruota.

È questa forse l'impressione più interessante (e, per un profano, la più paradossale) che abbiamo ritratta dai recenti esperimenti ufficiali: la probabile superiorità delle ruote a semplice deformabilità conica, anche se rigide nel senso verticale del piano di ruota, in confronto a quelle elastiche (suscettibili cioè di diventare per un istante eccentriche sotto l'azione dell'ostacolo o della depressione stradale) nel piano di ruota, e solo in questo. La costante e larga base d'appoggio, insomma, è forse più importante della stessa elasticità, anche perché insostituibile da altri accorgimenti, mentre la rigidità verticale (che in ogni caso non è mai assoluta) può trovare un parziale correttivo, alle limitate velocità comunque ammissibili per una ruota non pneumatica, nella sospensione del veicolo. È intuitivo del resto che un cerchio vincolato alla rigorosa perpendicolarità col proprio asse non può appoggiare sull'ineguale profilo stradale che con una sezione ristretta, talora ridotta a pochi millimetri, con pressioni specifiche enormi.

Quest'ultimo accenno ci palesa il tallone d'Achille della ruota autarchica in genere: i suoi rapporti con la conservazione della strada. È questo, senza dubbio, il lato più preoccupante del problema: a nulla gioverebbe una ruota assicurante l'integrità del veicolo, la tenuta di rotta, la frenata, ecc., quando poi il traffico venisse arenato non più dalla mancanza di gomme, ma dalla distruzione della strada. Si tratta di un patrimonio troppo prezioso per esporlo leggermente allo sbaraglio. E sotto tale aspetto le esperienze torinesi non sono considerate tranquillanti né conclusive dai tutori della strada presenti nella Commissione giudicatrice, tanto da indurli ad auspicare un nuovo rigoroso ciclo di prove riserbato a tale studio, su un breve circuito stradale da ripetersi molte volte, del quale controllare la resistenza: voto condiviso, a quanto ci consta, dall'intera Commissione. Solo dopo raccolto questo nuovo materiale sperimentale sarà possibile assegnare una pratica sfera d'azione ai singoli tipi di ruota, determinando per ognuno le caratteristiche d'impiego e di velocità compatibili con quella moderata usura della strada, che è pur necessario consentire in tempi di emergenza, e il cui grado è a sua volta legato con le pratiche possibilità di manutenzione.

In ogni caso, anche prescindendo dalla tutela della strada, numerose ragioni concomitanti limitano sensibilmente la velocità massima di pratico impiego di queste ruote in confronto di quelle pneumatiche: limitazione che ha il suo peso sul costo commerciale del trasporto. La soluzione è dunque di vivo interesse come ripiego di emergenza, ma non può giustificare, allo stato attuale, eccessive

ROLLEIFLEX
ROLLEICORD
APPARECCHI
UNIVERSALI

Rolleiflex
Rolleicord

FRESCHEZZA E SIGNORILITÀ
I camiciotti CIT e la casacca CIT sono due geniali creazioni che segnano un vero primato nella confezione della fine biancheria maschile. Questi due indumenti di eccezione sono indispensabili durante la stagione estiva.
CIT
il fine indumento
S. A. CONFEZIONI ITALIANE TESSILI
VIA S. VINCENZO, 26 - MILANO
CIT
UFF. PROPAG. S. A. CIT MILANO

COMPLETA OGNI
ELEGANZA IL BUON
GUSTO DI UNA CLAS
SICA SIGARETTA
EXTRA
Macedonia

illusioni sulla universalità della sua adozione, né tanto meno sul suo carattere di emancipazione permanente dalla schiavitù della gomma. Alcuni ingegnosi compromessi potranno essere ancora perfezionati, e sopperire soddisfacentemente alle transitorie punte nella crisi di pneumatici: ma ogni evoluzione in questo campo pare destinata ad accompagnarsi con un incremento della complessità costruttiva, del peso e del costo (già notevolissimi) di queste ruote, rendendo molto dubbio un superstite margine di convenienza in tempi normali.

Cristoforo

I "Reggimenti" Autieri.

Oggi che tutti gli automobilisti italiani idonei vestono la gloriosa divisa grigio-verde, o quella coloniale, dell'autiere; e che quest'umile, valoroso, instancabile animatore del mezzo motorizzato è assurto nella coscienza popolare tra i ranghi dei protagonisti della guerra di liberazione, eminentemente motorizzata – è stato accolto con particolare simpatia dalla classe motoristica italiana il recente provvedimento (la cui portata è lungi dall'essere soltanto formale) che trasforma gli antichi «Autocentri» in «Reggimenti autieri». Non più un nome che richiama una funzione soprattutto logistica, ma un nome di combattimento, adeguato all'epica realtà.

Di questo largo consenso si è fatto interprete l'Ispettore dell'Arma Automobilistica, Generale Mario Nasi, che ha rivolto alle truppe questo messaggio:

«Ufficiali, sottufficiali, autieri!

«In data odierna la denominazione dei Centri automobilistici è cambiata in quella di Reggimenti autieri. «L'avvenimento, da lungo tempo auspicato, consacra l'identità delle funzioni oggi ad essi devolute, con quelle delle corrispondenti unità delle armi; valorizza le tradizioni del Corpo, eleva la dignità dell'autiere nei confronti della macchina, che Egli non serve, ma domina. Tale riconoscimento giunge nel momento in cui su tutte le fronti di guerra gli autieri dànno altissime prove di valore e di sacrificio. Giunge ben meritato.

«Soldati dei Reggimenti nero-azzurri, serrate i ranghi!

«Le vostre belle fiamme sono unite a quelle dei più antichi reggimenti d'Italia, già onuste di gloria. Su esse, come sui vividi colori dei fanti, dei cavalieri, degli artiglieri, dei genieri, sacri alle memorie del nostro Risorgimento e delle passate guerre, splenderà la luce della vittoria. Siatene degni!».

La rivincita del motore umano.

L'assoluta mancanza di carburante nella città di Shangai – secondo quanto informa l'A.N.F.I.A. nel sempre interessante suo Bollettino – ha prodotto curiosi risultati: tra l'altro lo svilio delle automobili d'occasione rese inutilizzabili, e un fortissimo aumento nella quotazione delle biciclette. Si citano per le buone marche estere di ciclo prezzi corrispondenti ad oltre 6000 lire italiane, cioè quasi doppi di una Ford 8 cilindri con 6-7 anni di vita!

Altra conseguenza della completa scomparsa dell'automobile è la moltiplicazione del classico surrogato asiatico del tassì: il «riksciò», la leggera carrozzella a trazione umana. Si calcola che oltre 22.000 siano attualmente in Shangai queste carrozzelle, generalmente acquistate o affittate da gruppi di tre indigeni, che si alternano in un turno di otto ore ciascuno in mezzo alle stanghe: è dunque una popolazione di circa 70.000 individui che vive rubando il mestiere ai quadrupedi...

Come è noto, la degradante moda del «riksciò» ha trovato negli eventi bellici l'impulso per attecchire anche in Europa: a Parigi queste antropo-carrozzelle, fischiate sulle prime, si notano ora in numero sempre crescente. Esse sono però temperate da un minimo di meccanizzazione: il traino avviene ad opera di un ciclista, e talvolta di due ciclisti (magari di sesso diverso) in tandem.

CICLISMO

Per la bicicletta si devono considerare ormai chiuse le vie del progresso?

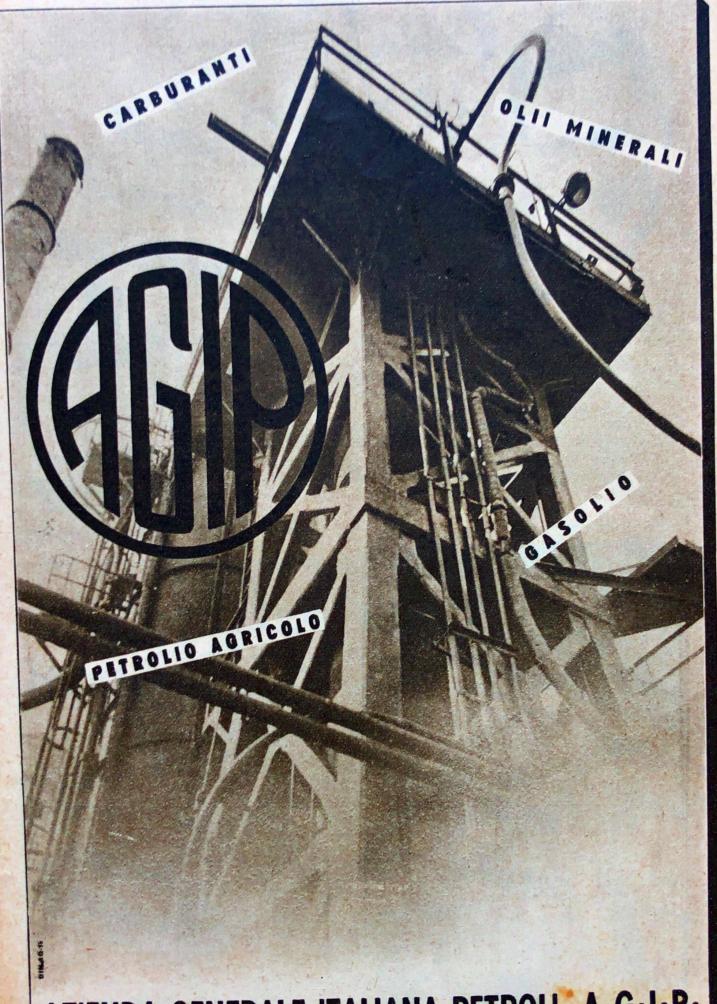
Non è per smorzare gli entusiasmi (in qualche caso una ostinazione degna di fortuna) degli inventori che ci occuperemo in questo numero del problema tecnico della bicicletta e delle vie che si potranno ancora percorrere verso il progresso. Tanto meno per polemizzare con chi (sono pochi, ma ottimi e caparbi) si lagna della « cristallizzata mentalità » in materia di ciclismo. Non si deve, né si può in ogni modo, essere contrari ai tentativi che si compiono in ogni campo con lo scopo di cercare un progresso, e si deve anzi incoraggiare chi può avere capacità e genio, poiché ci sono molte strade sconosciute attraverso le quali gli « esploratori » sagaci possono giungere alle mète più impensate.

Chi si sentirebbe di affermare che la moderna bicicletta (prendiamo pure la più completa come finitura e con tutte le applicazioni di oggidì) è perfetta? Abbiamo sotto gli occhi interessantissimi e per certo aspetto molto esaurienti studi di autorevoli fisici e di esperti della meccanica che dovrebbero togliere ogni dubbio in tema di avanzamento e di rendimento; tuttavia, pur non negando l'evidenza delle tesi illustrate, noi non saremo mai degli assolutisti, né in questo né in altri campi, convinti come siamo che ci possano essere altre vie di progresso per la « regina della strada ».

Né la nostra convinzione può mutare di fronte alle centinaia di fallite esperienze fatte da artigiani e da inventori di rango elevato. Nell'ultimo decennio sono stati brevettati non meno di cento modelli che pur avendo in comune la grandezza delle ruote (anche se per qualche tipo si è indicata una ruota normale ed un'altra più piccola) e la posizione del ciclista in movimento tendevano verso altre concezioni meccaniche. Sono riapparsi tipi a leva di diversa forma e di tendenze opposte (applicazione alla ruota motrice oppure al movimento centrale con trasmissione a catena); si sono viste curiosissime biciclette normali con applicazioni strampalate che avrebbero dovuto consentire ai ciclisti velocità straordinarie. Purtroppo però la bicicletta non ha fatto un solo passo verso il progresso e si deve dire anzi che per qualche verso queste invenzioni senza risultato hanno prodotto l'effetto opposto, in quantoché l'inanità degli sforzi degli inventori ha rinsaldato nei più il convincimento che la bicicletta, così com'è oggi, si avvicina alla perfezione.

Questa convinzione può avere i suoi pericoli; potrebbe cioè far arrestare lo studio degli inventori e chiudere le possibili vie di accesso al progresso, tanto più in considerazione che esistono grandi fabbriche di pezzi staccati attrezzate per la produzione in grande serie che stabiliscono, per così dire, il tipo unico della bicicletta in tutto il mondo, fornendo il materiale pronto per la montatura delle macchine agli artigiani ed ai piccoli montatori che, per comodità, non pensano più ad altri possibili sviluppi della costruzione.

S'è detto che il problema ciclistico è strettamente connesso (com'è logico) al problema fisico. Si crede, e lo si è dimostrato, che per ottenere un rendimento maggiore non ci siano che due vie: diminuzione del peso e degli attriti e diminuzione della resistenza dell'aria. Si vorrebbe perciò dimostrare che la bicicletta da corsa (la più leggera e più scorrevole) e la posizione aerodinamica del corridore in bicicletta sono le sole vie a mezzo delle quali si possono ottenere risultati più considerevoli.

A nostro parere restano tuttavia da chiarire parecchie cose. Non si è finora stabilito qual è il massimo rendimento possibile del corpo umano, quale velocità cioè può raggiungere un uomo normale servendosi del suo motore. I dati che si conoscono sono approssimativi. Resta comunque sempre da vedere se il « lavoro » utile prodotto dal corpo umano è integralmente sfruttato con l'attuale bicicletta o se invece non sia possibile trovare un mezzo diverso per la maggiore utilizzazione, quindi per una maggiore velocità: un veicolo cioè basato su altre concezioni.

AZIENDA GENERALE ITALIANA PETROLI - A·G·I·P·

Eminenti studiosi del problema ciclistico asseriscono che il movimento circolatorio della gamba è il più conveniente ed il più utile e che il « punto morto » per ogni giro di pedale è necessario perché è indispensabile un attimo di arresto nello sforzo per ogni colpo di pedale per il ricupero dell'energia. Questo starebbe ad indicare che, senza volerlo, si è giunti nella costruzione della bicicletta alla perfezione, o quasi; starebbe ad indicare anche che sono vani i tentativi per progredire in questo campo. Non siamo di questo avviso, nonostante tutte le premesse fatte, e nonostante tutte le dimostrazioni. Possiamo ammettere che la bicicletta così com'è oggi, non possa consentire ulteriori progressi; ma chi può escludere che con altro apparecchio similare si possano raggiungere risultati superiori e sfruttare totalmente la forza fisica e il rendimento del corpo-motore? **Guido Giardini**

Al Cadore, in bicicletta.

Avete mai pensato ad una gita ciclistica dalla Lombardia all'alto Cadore? Può sembrare un'impresa ardua a prima vista, ma se la si considera bene sulle carte, e se si possiede un minimo di buona volontà, di passione e di desiderio di vedere, ci si accorge che non è proprio una cosa difficile. Ve lo possiamo dire con cognizione di causa poiché nei giorni scorsi, approfittando di una decina di giorni di libertà, l'abbiamo affrontata e superata con sorprendente facilità. Vale la pena di ricostruire questo magnifico viaggio ciclo-turistico; forse servirà a qualcuno dei nostri Soci che abbia in animo di trascorrere alcuni giorni in bicicletta sul finire di agosto od ai primi di settembre.

Milano-Brescia-Sirmione.

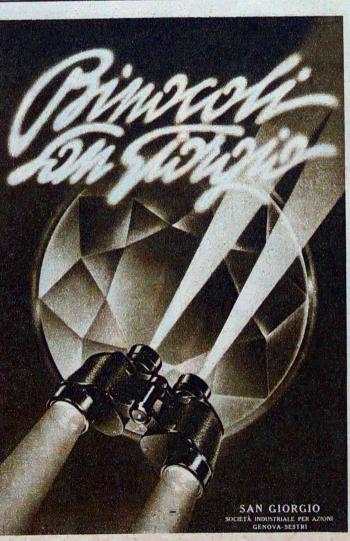
Si parte da Milano di buon mattino, anche se ancora non sono spuntate le prime luci del giorno, e si inizia la marcia sulla magnifica strada che dalla via Padova va verso Crescenzago. Asfalto, niente ondulazioni. In breve si tocca Gorgonzola, poi Villa Fornaci. L'aria fresca dell'alba consente di viaggiare ad un buon 20 chilometri di media senza spingere, anche se si hanno le sacche ben fornite di indumenti di ricambio e di accessori vari.

A Cassano si valica l'Adda sul maestoso ponte in ferro; poi ecco Treviglio, notissimo centro agricolo che interessa per il suo grandioso campanile romanico; ecco Caravaggio (si rasenta il famoso Santuario) poi si valicano il Sèrio e l'Oglio ed ecco Chiari (km. 65) dove si può fare una breve sosta per una frugale colazione. Si va fino a Brescia (km. 92) quasi senza accorgersi poiché la strada è un vero biliardo e perché dopo Caravaggio si avvertono i primi segni dell'aria più leggera che scende dalla Val Trompia.

Brescia si può raggiungere comodamente in meno di cinque ore, per cui si può rimandare la colazione di un paio di ore e sostare addirittura a Sirmione dove si saranno percorsi in tutto 128 chilometri. Stupenda vista sul Garda nella penisoletta che è dominata dai monti veronesi del massiccio del Baldo e da cui si scorgono le collinette storiche di S. Martino e Solferino.

Da Verona al Grappa.

Ritornati sulla grande arteria Milano-Verona il giorno dopo, ben riposati, ma sempre nelle ore antelucane, si riprende la marcia sulla sponda meridionale del Garda che si segue fino alla storica Peschiera, dove ha inizio il « virgiliano » Mincio, poi si raggiunge l'Adige nella città scaligera e si punta su Vicenza. Non ci sarà bisogno di dire che le strade sono tutte stupende, senza difficoltà di sorta, ampie, asfaltate.

Dalla città berica si prosegue verso Cittadella poi si devia a sinistra puntando a nord in direzione di Bassano del Grappa. Siamo ora tra i monti che sovrastano l'opulenta vallata del Brenta e in vista dell'altipiano di Asiago e del monte sacro al cuore di ogni italiano, lo storico Grappa. Ecco Bassano. Abbiamo percorso 125 chilometri ed è utile una sosta nella cittadina, dove visiteremo il Tempio Ossario ed il monumento al Generale Giardino.

Un buon riposo e il mattino dopo ci rimetteremo in marcia puntando verso Cornuda dove troveremo il Piave che seguiremo andando verso Feltre su una strada ventilata che per molti chilometri risale il corso del fiume sacro tra un susseguirsi di ricordi storici, di cippi marmorei che ricordano le eroiche lotte dei cadorini e dei veneziani nel maggio del 1848 e quelle più recenti della guerra 1915-1918. A Pederobba si passa davanti al grandioso monumento-ossario dei caduti francesi.

Verso il Cadore.

Oltre Feltre la strada continua a risalire il Piave andando verso la città martire: Belluno. In questo tratto si accentuano i saliscendi ed è necessario diminuire il rapporto alla bicicletta per evitare una fatica eccessiva. Belluno si raggiunge in discesa dopo una serie di rampe sensibili. Poi in otto chilometri si arriva a Ponte nelle Alpi, al bivio della strada che viene da Vittorio Veneto.

Il paesaggio muta ora sensibilmente. Già si profilano le montagne dolomitiche con le caratteristiche creste frastagliate, i dirupi, le pareti scoscese. La valle del Piave ora si restringe. Alla destra, al di là dal fiume, ecco Cimolais e più a nord i passi dolomitici più noti. Si tocca Longarone, poi Termine dove si inizia il pittoresco Cadore. Le fatiche ora si accentuano, siamo già a circa 500 metri di quota e conviene adottare il rapporto più piccolo poiché fra pochi chilometri dovremo superare una dura salita, quella che dai metri 532 di Perarolo porta ai metri 831 di Tai di Cadore. Ecco Rivalgo, ecco il fiume Boite, ecco la dura salita dalla cui vetta si domina la vallata del Piave. Siamo in pieno Cadore. Qui conviene sostare, non soltanto per riposare dopo la notevole fatica compiuta, ma anche per rimirare il paesaggio superbo.

Abbiamo percorso dalla partenza da Bassano circa 120 chilometri. Possiamo anche fermarci a Tai, oppure superare la salita che porta a Pieve di Cadore, patria del grande Tiziano e dove un cippo marmoreo ricorda il sacrificio di Pietro Fortunato Calvi. Possiamo trascorrere un giorno di completo riposo a Pieve, dopo di che si possono prendere decisioni per il prosieguo del viaggio. Le soluzioni sono parecchie e tutte interessantissime.

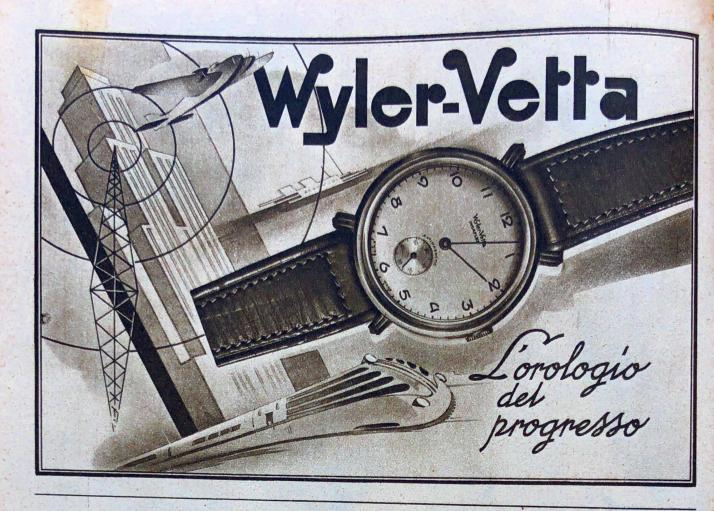
Per dove ritornare?

La più interessante, però la più lunga se non molto faticosa, è quella che porta a Cortina d'Ampezzo per San Vito di Cadore e da Cortina (dove si sono raggiunti i 1200 di quota) continua per Carbonin, superando il colle di Cimabanche. Questa salita, sensibile, ma accessibile a tutti, segna il termine delle massime fatiche poiché immediatamente si scende a Carbonin e Dobbiaco e si continua a scendere per Brunico, Fortezza, Bressanone, Ponte Isarco in uno dei più superbi scenari alpini.

Si può raggiungere senza eccessiva fatica Bolzano, e anche continuare nello stesso giorno fino a Trento, seguendo il corso dell'Adige. Da Trento dopo un buon riposo si può continuare la lenta discesa nella Lagarina, deviare a Rovereto verso Riva e percorrere la magnifica Gardesana occidentale che passando sotto le frequenti gallerie di una delle più splendide passeggiate dell'alta Italia viene a Salò. Oppure, se c'è riserva di fiato e tempo a disposizione, girare a destra fuori di Riva e salire il Ponale (salita sensibile e lunghetta) per raggiungere il lago di Ledro e andare a Brescia per la magnifica valle del Chiese, che si allaccia alla Val Trompia per diverse strade.

Gli itinerari sono parecchi e tutti ottimi dalla Val Trompia a Milano. Si può deviare verso il Sebino e da Iseo riprendere la strada percorsa nell'andata a Rovato; si può viceversa proseguire da Iseo a Bergamo per Sarnico. Dipende, ripetiamo, dal tempo e dai gusti dei turisti.

Tutta la gita descritta si contiene nei 900 chilometri: quindi si può compiere comodissimamente in dieci giorni con diverse soste, a patto che però non si voglia strafare in marcia e non si vada mai oltre i 20 chilometri di media in pianura ed i 12 in salita.

G. Giar.

COMUNICAZIONI

In materia di abbonamenti settimanali e festivi.

Come è noto, da molto tempo si rilasciano dalle nostre ferrovie statali biglietti di abbonamento settimanali e festivi a prezzi molto ridotti per favorire determinate categorie di persone (impiegati, artigiani, operai, braccianti e studenti), che si recano dalla località di residenza a quella di lavoro e di studio. Eccezionalmente e temporaneamente, in seguito alle condizioni particolari create dalla guerra, viene considerata residenza abituale, agli effetti del rilascio degli abbonamenti, anche quella scelta per ragioni di sfollamento. Ma non sempre il pubblico interpreta nel senso giusto la categoria professionale e la residenza, e, specialmente in questi ultimi tempi, in cui sono state sospese altre facilitazioni ferroviarie, v'è una tendenza a servirsi sempre più degli abbonamenti settimanali e festivi anche quando non ricorrono le condizioni volute per usufruirne. Tali abusi sono stati segnalati anche da alcuni giornali, e l'amministrazione ferroviaria ha dovuto impartire severe disposizioni per la loro repressione.

Ad evitare spiacevoli conseguenze, dovute il più delle volte – ne conveniamo – ad ignoranza delle disposizioni, a leggerezza ed anche a eccessiva compiacenza delle dichiarazioni podestarili circa le pretese ragioni di lavoro o di residenza, crediamo opportuno ricordare che i biglietti di cui sopra non possono essere usufruiti che per *ragioni di lavoro o di studio* dalle categorie di persone già ricordate. Quanto, poi, alla residenza, è da considerarsi solo quella abituale, o quella temporanea assunta con carattere di continuità dalla famiglia in seguito a regolare trasferimento per causa di sfollamento motivato da contingenze di guerra. *Sono, pertanto, da escludere i trasferimenti provvisori stagionali a scopi di cura, climatici, e per villeggiatura. Le persone che effettuano viaggi per tali ragioni non hanno alcun titolo all'abbonamento settimanale o festivo, e se tuttavia riescono ad ottenerlo, una volta scoperte, incorrono in forti penalità.*

Limitazioni nei trasporti ferroviari di biciclette.

Per evitare l'eccessivo affollamento, nelle presenti particolari contingenze del traffico ferroviario, è stata vietata, dalle ore zero del giorno precedente i giorni festivi alle ore 24 del giorno susseguente i festivi, la spedizione a bagaglio di velocipedi per il raggio di 100 km.

Trasporto gratuito dei cani da caccia.

Anche quest'anno, durante la stagione della caccia, sarà ammesso nei compartimenti di 3ª classe il trasporto gratuito dei cani che accompagnano i cacciatori, purché questi siano muniti di fucile e in tenuta da caccia.

Pacchi postali per la Germania.

Per la spedizione dei pacchi postali destinati alla Germania sono stabilite le seguenti nuove tariffe:

Tutta la Germania (compreso il Protettorato di Boemia e Moravia, Danzica, il Governatorato per i territori polacchi occupati, i territori di Eupen, Malmedy e Moresnet, Alsazia e Lorena) L. 8,75, 11,25, 13,75, 26,25, 38,75, 51,25, per i pacchi del rispettivo peso di kg. 1, 3, 5, 10, 15, 20.

Tirolo e Voralberg, Austria inferiore, Austria superiore, Salisburgo, Carinzia, Stiria, Burgenland: L. 7,25, 9,25, 11,25, 21,25, 31,25, 41,25.

PROCURATE NUOVI ABBONATI A "LE VIE D'ITALIA,,

VARIE

Studi africani.

Dopo le relazioni di viaggio del Duca degli Abruzzi sorprende gradevolmente questo libro di studi coloniali del principe sabaudo Amedeo di Savoia-Aosta, che sacrificò recentemente la vita alla Patria (editore Zanichelli, un centinaio di pagine in-8°, con illustrazioni fotografiche fuori testo, L. 15, in vendita a beneficio degli orfani di guerra). Luigi Federzoni, in alcune pagine preliminari di rara chiarezza e perspicacia, presenta i quattro saggi di cui il libro si compone e cioè: la tesi di laurea dell'augusto Principe presentata all'Università di Palermo nel 1924 sui « Rapporti giuridici fra gli Stati moderni e le popolazioni indigene delle loro colonie »; due studi di argomento libico, « Fezzan e Cufra » e « La Libia interna e le esplorazioni della R. Società Geografica », e infine « Al Congo Belga », dov'Egli era stato sotto falso nome, piegandosi con fiera umiltà a far da prima l'operaio e poi il tecnico a Stanleyville, per soddisfare la sua grande passione di Africanista. E l'Africa lo volle tutto per sé, vivo e morto.

Il Museo Nazionale della Montagna "Duca degli Abruzzi".

A Torino è stato inaugurato recentissimamente il Museo della Montagna intitolato al Duca degli Abruzzi, lo scalatore del Ruvenzori e dell'Imalaia.

Il Museo sorge sul Monte dei Cappuccini, ed ornano l'edificio le parole di Mussolini: « Gli Italiani devono conoscere le loro montagne per saperle difendere ». Al piano terreno sono documentate le esplorazioni montane del Duca degli Abruzzi, di cui si conservano preziosi cimeli; di Vittorio Sella, di Bonzi, Gasparotto, Vallepiana, Bonacossa, Tucci. Vi si trovano anche le raccolte dei viaggi nel Tibet e nel Turkestan di Mario Piacenza, quelle di Piero Ghiglione e dei Padri missionari della Consolata, che esplorarono il Kenia e il Ruvenzori.

Attraenti un diorama del Gran Paradiso e bellissimi plastici del Monte Bianco, del Cervino, del Rosa, delle Dolomiti. Copiosissime le fotografie di tutte le montagne del mondo. Il visitatore si sofferma curioso davanti ai ricordi del Papa Ratti, che fu appassionato alpinista, ed ammira la sezione topografica, che comprende, fra le altre, la mostra speciale della Consociazione Turistica Italiana; la riproduzione dal vero di un rifugio alpino e di un bivacco in grandezza naturale. Opere di insigni pittori che ritrassero la montagna (Delleani, Bistolfi, Rubini ed altri) e affreschi rappresentanti scene di alpinismo svagano l'attenzione del pubblico, a cui sembra di vivere la vita di montagna.

La sala dedicata al Sestriere, realizzata dall'architetto Ricci e dal pittore Paolucci, presenta la grande stazione di sport invernali, ormai di fama mondiale, in modo particolarmente suggestivo.

Il Sahara egiziano, "mare di sabbia".

L'Egitto ha un'area di circa un milione di kmq., di cui soltanto 30 mila sono di terra produttiva; il resto è deserto. Se il Nilo non attraversasse la contrada, dal Sudan al Mediterraneo, e non irrigasse i territori adiacenti, influendo altresì, con la sua costante e copiosa evaporazione, sulle condizioni climatiche del Paese, il Sahara si estenderebbe dall'Atlantico fin nell'interno dell'Asia. Grazie al Nilo, invece, è venuta a formarsi una gigantesca oasi, costituita dalla parte abitabile e fertile dell'Egitto. Tutta l'antica civiltà egiziana e la sua prosperità economica son dovute essenzialmente alle acque del Nilo. Il Sahara egiziano, immenso mare di sabbia, circonda la verdeggiante isola formata dal Nilo. Dire « mare di sabbia » non è però esatto. Il Sahara è in gran parte un de-

serto di ciottoli e di rocce, una estensione illimitata di sassi e rupi d'ogni forma e dimensione, con una perenne patina di polvere e di sabbia. In tempi remoti il Sahara era un fondo di mare: nel corso dei millenni il mare si ritrasse man mano, fino a raggiungere la presente linea costiera, e lasciò allo scoperto il fondo, costituito, come tutti i fondi marini, di arena, di rocce e di ghiaia. Il sole cocente, i forti sbalzi di temperatura e soprattutto i venti costanti ben presto trasformarono l'antico fondo marino in deserto. Anche le pietre più solide e più dure a poco a poco si frantumarono e si ridussero in polvere. I due principali caratteri del deserto egiziano e del deserto libico sono l'«Hammada», una pianura piatta e cosparsa di schegge di pietra, ed il «Serir», una pianura talvolta leggermente ondulata, quasi selciata da un rotondo ciottolame. Talvolta il vento porta anche qui dune di sabbia, chissà da dove. Il Sahara è solcato in diversi punti da notevoli abbassamenti del terreno, da conche e crepacci: a Sud di Marsa Matruh, per esempio, esiste la conca di el Qattara, a 130 m. sotto il livello del mare. Notevoli sono anche le conche di Artradesch (70 metri s. il m.), el Fajum (—50 m.) e Siua (—30 m.). Come a Siua, in molte di queste conche sgorgano dai crepacci sorgenti d'acqua calda, che formano laghi abbastanza estesi, di solito salmastri ed evaporanti con grande rapidità. Intorno a questi laghi sono sorte delle oasi, spesso oltremodo fertili, unite fra loro mediante vie carovaniere. A circa 100 o 200 km. dal Nilo v'è, ad esempio, la serie di oasi Kharga, Dakka, Farafra, Baharika; nel sud libico, invece, abbiamo le oasi di Augila, Giarabub, Siua, Gura. Per giungere a Siua bisogna scendere una selvaggia muraglia rocciosa profonda 300 m. Le terre coltivate raggiungono qui una estensione di oltre 200 kmq. e vi si contano più di 200 mila piante di datteri, oltre ad olivi, cereali e così via. In una regione di circa 2000 kmq. si contano oggi un centinaio di centri abitati e le terre permettono due o tre raccolti all'anno.

Quali sono i più importanti porti egiziani?

L'Egitto ha per l'Inghilterra un'importanza soprattutto strategica e di comunicazioni. L'Egitto, infatti, costituisce la principale via di transito fra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente, tra la Gran Bretagna e le Indie, attraverso il Canale di Suez. Perciò i porti egiziani sono basi britanniche di primo piano ed essenziali pedine nello scacchiere strategico del Regno Unito. Il più grande porto di transito è Porto Said, all'imbocco del Canale, dalla parte del Mediterraneo. Esso ha un bacino portuale di circa 230 ettari ed un movimento di navi che nel 1936 raggiunse i 16,1 milioni di tonn. lorde di stazza. Porto Said ha numerosi cantieri e bacini di carenaggio e, con i suoi 130 mila abitanti, è una delle più importanti città dell'Egitto. Allo sbocco meridionale del Canale, sul Mar Rosso, si trova Suez, coi suoi 50 mila abitanti, porto di gran lunga inferiore a Porto Said. Il principale porto dell'Egitto è Alessandria, poiché vi passa quasi l'intero movimento di esportazione e d'importazione del Paese. Anche in antico Alessandria era un centro commerciale di prim'ordine. Ha una popolazione di quasi 700.000 abitanti, e il traffico di navi nel suo porto superò, nel 1937, i 5,4 milioni di tonnellate lorde, per la maggior parte consistente negli scambi col retroterra egiziano. Le merci di transito occupavano, quindi, un posto trascurabile. L'importanza del porto di Alessandria è data soprattutto dal fatto che esso è l'unico porto egiziano non esposto permanentemente al pericolo dell'insabbiamento. Inoltre, Alessandria è munita di grandi *docks* e di cantieri di riparazione. Perciò è stata scelta dall'Inghilterra come base principale per la sua flotta del Mediterraneo. La città ha un'industria notevolmente sviluppata, soprattutto tessile e siderurgica. Anche gli oleifici ed i cotonifici lavoravano intensamente. Degli altri porti egiziani, sono degni di menzione Kosseir, sul Mar Rosso; Porto Sudan sulla costa del Sudan, e, sul Mediterraneo, i piccoli porticcioli di Sollum e Marsa Matruh, di recente occupati dalle truppe dell'Asse.

FRA I LIBRI

BENIAMINO PICCIRILLI – *I termini del processo civile secondo il nuovo Codice*. Guida pratica in tavole sinottiche. Pag. 129. Ed. Benetta, Belluno 1942-XX. L. 15.

I GRANDI ITALIANI (Collana di Biografie diretta da Luigi Federzoni). – FRANCESCO COGNASSO – *Vittorio Emanuele II*. Pag. 389, con tav. f. t. L. 40. – CESARE ANGELINI – *Manzoni*. Pag. 256, con tav. f. t. L. 30. – FILIPPO BURZIO – *Lagrange*. Pag. 275, con tav. f. t. L. 32. Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino 1942-XX.

RODOLFO DE MATTEI – *Isola segreta*. Pag. 318. Ed. Mondadori, Milano 1942-XX.

PONTEVIVO G. – *Dizionario moderno Italiano-tedesco* e *Tedesco-italiano*, con Supplemento commerciale, Tavole di nomenclatura, Elenco delle abbreviazioni e sigle tedesche. F. Casanova, Torino 1942-XX, pag. 1600, mezza tela; L. 40.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE

Soci vitalizi . . . . L. **357,—** (Estero L. **510,—**)
Soci annuali . . . . L. **22,70** (più L. 2 tassa di ammiss.) (Estero L. **32,70**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 Luglio 1942-XX

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 luglio 1942 . .		N. 151.224
Nuovi Soci annuali al 31 luglio 1942		» 24.329
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1941	N. 269.104	
Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1942 al 31-7-1942. . .	» 2.455	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale	» 6.046	
		277.605
		N. 453.158

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. **46,–**
Semestr. L. **13,–** Estero L. **23,–**

Abbonamento a **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **51,10** Estero L. **76,50**
Semestr. L. **26,–** Estero L. **38,50**

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. **114,–**

NINO QUARTIERI – *Il Duomo di Modena*. Pag. 18, con illustraz. A cura dell'Ente Provinciale per il Turismo, Modena 1942-XX.

CARLO PEZZI – *Morte di Puppa-Tick*. Pag. 136. Ed. Frassinelli (via Conte Verde 9) Torino, 1942-XX. L. 15. Il provento della vendita è devoluto a scopo benefico.

ANTONIO MUÑOZ - *L'arca de Noè*. Poemetto romanesco - Staderini, Roma 1942-XX L. 5.

ROBERTO ALESSANDRI – *Metodo di dattilografia*. VI ediz. Pag. 140. Ed. Del Re, Firenze 1942-XX. L. 12.

NINO VALERI – *La libertà e la pace*. Orientamenti politici del Rinascimento italiano. Pag. 131 con 10 tav. f. t. Società Subalpina Editrice, Torino 1942-XX. L. 25.

L. F. DE MAGISTRIS-G. C. PICO – *La geografia*. Letture per la Scuola Media. Vol. III. Pag. 381 con illustraz. e tav. f. t. Ed. Mondadori, Milano 1942-XX. L. 26.

DIEGO VALERI – *Guida sentimentale di Venezia*. Pag. 126 con illustraz. f. t. Ed. « Le Tre Venezie », Padova 1942-XX. L. 20.

GIOVANNI GIOVANNINI – *Alfabeto, libro e biblioteca*. Pag. 48. Ed. Soc. An. « Il Resto del Carlino », Bologna 1942-XX. L. 11. Per commissioni rivolgersi, all'A. via Albertazzi 19, Bologna.

R. UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE – CENTRO DI STUDI COLONIALI – EMILIO SCARIN – *Hararino*. Pag. 228 con illustraz. Ed. Sansoni, Firenze 1942-XX. L. 50.

A. A. BERNARDY – I. *Croazia e Roma*. Pag. 62. – II. *Ungheria e Roma*. Pag. 80. – III. *Bulgaria e Roma*. Pag. 52. – IV. *Portogallo e Roma*. Pag. 82. – V. *Grecia e Roma*. Pag. 68. – VI. *Irlanda e Roma*. Pag. 80. – VII. *Svezia e Roma*. Pag. 60. – VIII. *Romania e Roma*. Pag. 51. – IX. *Finlandia e Roma*. Pag. 37. – X. *Norvegia e Roma*. Pag. 34. Ed. Istituto Nazionale per le Relazioni Culturali con l'Estero, Roma (via 4 Fontane 20) 1942-XX. Ciascun volume. L. 2.

olivetti studio 42
OLIVETTI
la macchina per la vostra corrispondenza personale

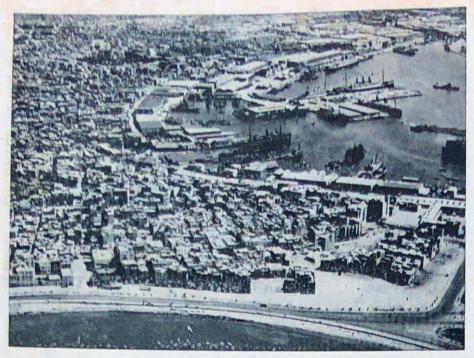
LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVIII - NUMERO 9 SETTEMBRE 1942 - XX E. F.

FATTI E PROBLEMI

L'EGITTO E LA GUERRA

Quali siano i nostri propositi nei riguardi dell'Egitto e del suo popolo, mentre le truppe vittoriose dell'Asse avanzano verso il Nilo, è lapidariamente consegnato nella Dichiarazione italo-tedesca del 3 luglio. Noi moviamo incontro agli Egiziani, non come conquistatori, ma come liberatori. Riconosciamo, dunque, implicitamente che gli Egiziani sono incolpevoli se la loro terra è diventata un fortilizio inglese contro di noi, e se il Trattato anglo-egiziano del '36 era tale da consentire cosiffatta manomissione militare del paese, deliberatamente attuata, non per difenderlo, ma per offenderci. Noi, che abbiamo visto l'Italia corsa da eserciti stranieri, ond'essa innumerevoli volte fu trasformata in altrui campo di battaglia durante i secoli passati, siamo forse i più idonei a comprendere la singolarissima condizione in cui sono venuti a trovarsi gli Egiziani da quando furono costretti a ospitare le armate di S. M. Britannica fino a queste memorabili giornate che hanno portato la lotta in mezzo a loro.

Non ci può essere vera indipendenza dov'essa, in realtà, sia garantita dalle armi forestiere o a queste affidata. Anche ai più illusi fra gli Egiziani l'indipendenza che l'Inghilterra sembrò concedere col « Trattato di alleanza » di sei anni fa si rivela oggi una mistificazione alla stregua dei fatti, come quella che si riduceva a una facciata, cioè all'apparenza, mentr'era sancita in concreto l'occupazione dei soldati d'oltre Manica e ribadita la disponibilità del territorio per i casi previsti di guerra o di perturbamento internazionale. Il millantato affrancamento del '36 non fece che ripetere la commedia stessa del '22, quando Londra fu indotta dalle ribellioni di piazza e dalla opinione pubblica mondiale, ancora confidente nella messianica predicazione di Wilson e nelle illusioni propagate da Versailles, ad abolire il Protettorato, imposto senza complimenti nel 1914. E l'abolizione del Protettorato, quattro anni dopo la fine dell'altra guerra, nell'accompagnarsi alle riserve specificate dalla cosiddetta « Dichiarazione del febbraio », aveva ripresi, ricapitolati e codificati tutti gli equivoci stabilitisi fra l'Egitto e l'Inghilterra fin dal 1882, l'anno decisivo in cui ebbe inizio l'occupazione militare britannica della più antica fra le contrade civili che si affacciano al nostro mare. Fra gli equivoci avvalorati dagli Inglesi, principalissimo era quello ch'essi fossero sul posto gl'interpreti legittimi e dovessero agire come i soli difensori d'ufficio degl'interessi europei, i quali, per verità, erano molti, ma tutt'altro che solidali, né conciliabili, a dir vero, con l'egoismo di Londra. Col tempo e con la paglia è accaduto, pertanto, che gli equivoci si sono manifestati, di là dalla mascheratura britannica, in tutta la loro asprezza; e i nodi sono venuti al pettine nell'attuale conflagrazione. A scioglierli definitivamente provvedono, mentre scriviamo, le valorose armate dell'Asse.

Collocato lungo la via imperiale britannica, proprio là dove a mezzo l'Ottocento doveva schiudersi la porta più importante fra il Mediterraneo e l'Oriente, l'Egitto ha finito per essere

ALESSANDRIA: VEDUTA AEREA DELLA CITTÀ E DEL PORTO.

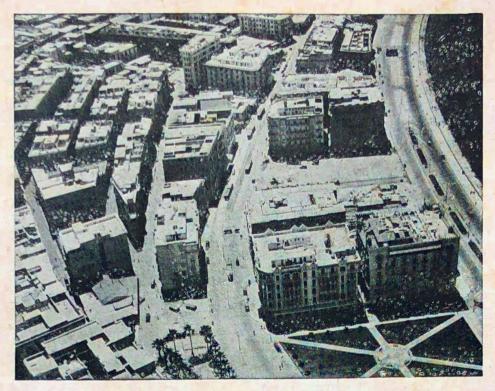
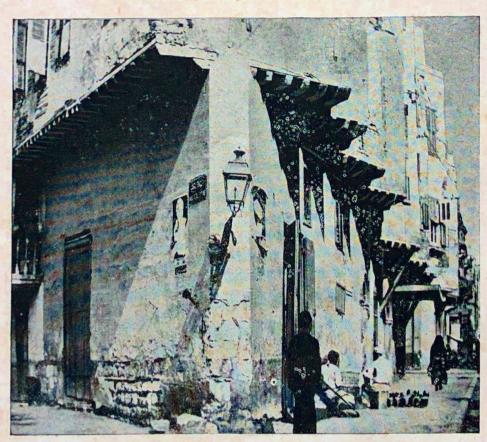
BARCHE A VELA DEI COMMERCIANTI INDIGENI NEL PORTO DI ALESSANDRIA.

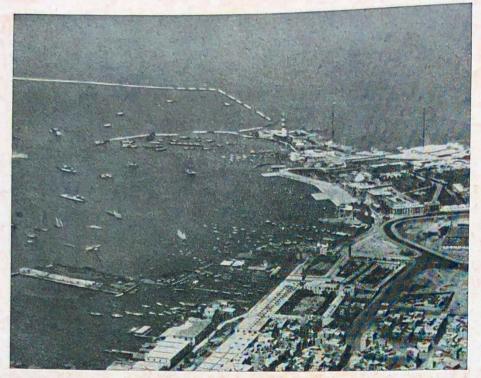
lo sbarco inglese dell'82, col Protettorato del '14, con le riserve nella « Dichiarazione » del '22, coi vincoli militari stabiliti nel Trattato del '36: in altre parole, con la rinunzia all'indipendenza, sì che oggi soffre della guerra in casa propria senza essere in guerra.

Vero senza dubbio che la terra nera dei *fellahin* è stata e continua ad essere un dono del Nilo e del Sole, che ogni anno vi rinnovano il miracolo della fecondazione; ma è anche vero che la storia di quella terra è stata e continua ad essere il prodotto della geografia e della geopolitica, vale a dire il prodotto della propria situazione (a margine dei tre Continenti del Mondo Antico) e della vicinanza di popoli e di civiltà così costituite nel tempo. Finché il Delta e la Vallata furono salvaguardati dai due deserti, l'Egitto dei Faraoni rimase isolato nella sua potenza essenzialmente terrestre. Le cose mutarono allorché cessò l'isolamento e si dichiarò l'importanza mediterranea del paese, ond'esso fu occupato dai Persiani, dai successori di Alessandro e dai Romani. Lo scadimento della funzione mediterranea dell'Egitto, allorché passò in soggezione ottomana, fu parallelo a quello della potenza marinara di Venezia, dopo che la scoperta dell'America deviò dal nostro mare all'Atlantico i traffici e le sollecitudini delle grandi Nazioni occidentali. Era l'aurora degl'imperi coloniali oltre gli Oceani. Ma si dovette, in seguito, alla stessa costituzione di quegl'imperi se in-

alla mercè di una Potenza che si proponeva controllarne l'entrata e l'uscita da sola, di qualunque peso fossero le necessità delle comunicazioni altrui, e intendeva il colonialismo bianco dell'ultimo secolo come l'esercizio di un mandato divino e nel tempo stesso di una egemonia sugli altri. L'Egitto ha pagato il privilegio di avere il Canale di Suez nei propri confini con

sieme fu richiamata l'attenzione dell' Inghilterra sul Continente Nero e quella di ogni paese civile sulla necessità di addivenire al taglio dell'Istmo, donde le nuove fortune, or tristi ed or liete, ma più tristi che liete, dell'Egitto moderno.

I possessi africani dell'Inghilterra, si sa, sono stati la conseguenza dei possessi asiatici. Il Capo è venuto come corollario dell'India. Nel primo quarto dell'Ottocento non c'era d' inglese, in tutta l'Africa, se non un punto geografico, precisamente il Capo. Aperto il Canale nel '69, cambiarono di conserva l'atteggiamento dell'Inghilterra e le sorti dell'Egitto, mentre il Mediterraneo si riabilitava nelle sue antiche funzioni e l'Africa, già misteriosa, destava la curiosità degli esploratori e i nuovi appetiti delle Potenze. Per Londra il problema pratico, da quel momento, fu questo: tenere nelle proprie mani le chiavi del Canale di Suez, aperto per altrui iniziativa, e tenere nelle proprie mani altresì le chiavi del Mediterraneo e le chiavi del Mar Rosso, che permettevano da Nord e da Sud l'accesso al Canale. A che sarebbe servita, infatti, la sicurezza dell'entrata nel Mediterraneo dall'Atlantico, senza la sicurezza dell'uscita? Di qui l'occupazione permanente dell' Egitto, colpevole di avere il Canale. Ma di qui, anche, l'occupazione ormai permanente del Sudan, colpevole di essere situato all'orlo della via imperiale. La sicurezza – si giudica sul Tamigi – non è mai troppa. Alla via di comunicazione marittima è venuta, così, ad affiancarsi la via di comunicazione terrestre, fra possesso e possesso africano, dal Nord al Sud, dall'Egitto al Capo.

VOLANDO A BASSA QUOTA SU ALESSANDRIA.

ALESSANDRIA: UN ANGOLO DI STRADA NELLA CITTÀ VECCHIA.

Quanto sia sgradito trovare qualcun altro sul proprio cammino, tutti possono fisicamente sperimentare. Nessuna meraviglia, perciò, che agli Inglesi siano state particolarmente sgradite, in

ALTRA VEDUTA AEREA DI ALESSANDRIA E DEL SUO PORTO.

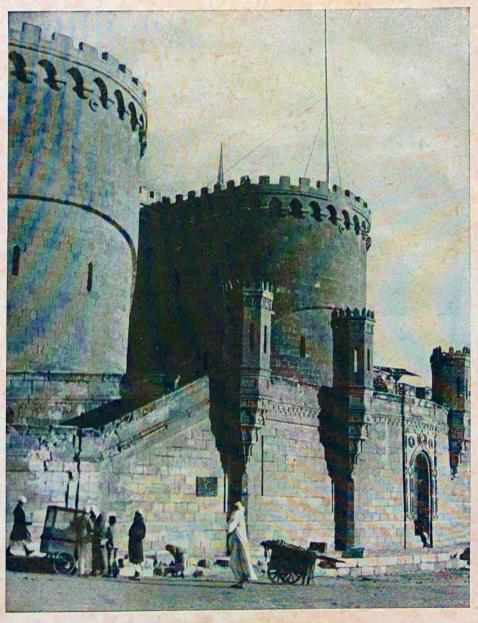
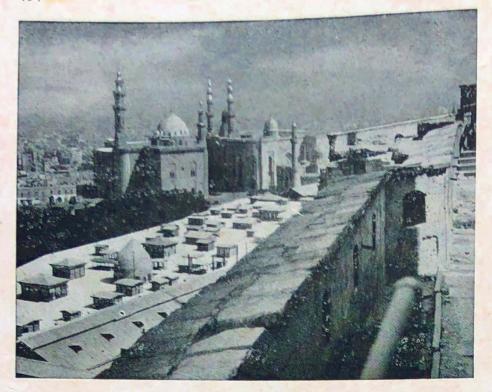
ALESSANDRIA: IL MOLO.

ALESSANDRIA: PIAZZA MOHAMMED ALI.

un primo tempo, le iniziative africane dei Francesi, che presunsero di tagliare da Occidente ad Oriente la via perpendicolare Alessandria - Città del Capo (partita chiusa col secolo scorso a Fascioda) e, in un secondo tempo, le iniziative degl'Italiani che proprio a lato dell'Oceano Indiano e del Mar Rosso frapposero gli ostacoli dell'Impero fascista alla libera disponibilità di tutta la «stazione» africana. La concezione dell'Impero ad uso degl'Inglesi nel globo terracqueo è, a dir vero, globale. L'Australia è garantita – o, meglio, era garantita – dall'Australasia e dalla Malesia, l'Australasia e la Malesia dall'Asia, l'Asia dall' Africa, l' Africa dal Mediterraneo, e così via. Il che significa, in parole povere, che non può ammettersi l'esistenza di altro impero autonomo fuor di quello inglese.

Senonché, piccoli o grandi, anche gli altri esistono ed hanno diritto di vivere. Hanno avuto torto gl'Inglesi a non tenerne il conto che meritavano. Quando s'è trattato di piccoli paesi, come l'Egitto, è sembrato a Londra che potesse bastare, con l'occupazione, la maschera dell'indipendenza. Quando s'è trattato, invece, di grandi paesi, la partita che s'è iniziata con la Francia nell'Ottocento, per continuare con l'Italia in pieno Novecento, si è riaperta crudamente oggi con la

guerra; ed è di quelle che fanno rischiare all'Inghilterra di perdere, per l'appunto, l'Impero per averne voluto monopolizzare le tappe di comunicazione. L'Egitto è stato apparentemente una agevole preda. Colonialismo e funzioni primarie restituite al Mediterraneo lo avevano ricollocato al fuoco dell'attenzione occidentale anche prima dell'Ottocento, così da indurre Napoleone a mettervi piede con un esercito e una schiera di scienziati a fianco dei generali. Da quella spedizione ebbe principio la riscossa interna. Posto da Mohammed Àli e dai suoi immediati successori nei termini di un riscatto sostanzialmente dinastico dalla sovranità ottomana, il problema dell' indipendenza era parso avvicinarsi alla soluzione quando Ismail – l'inauguratore del Canale – aveva ottenuto dai Sultani del Bosforo il titolo di Khedive, trasmissibile ai propri eredi, e costituito un impero egiziano che si dilatava fin nel centro dell'Africa. Era quello il tempo della rivalità fra Londra e Parigi, cioè fra due prepotenze imperialistiche, in mezzo alle quali riuscì al Sovrano d'Egitto di destreggiarsi abilmente finché non ne dovette subire il controllo finanziario a causa della sua stessa prodigale intraprendenza, non ultima quella che permise al De Lesseps di ultimare i lavori di Suez. Noti sono

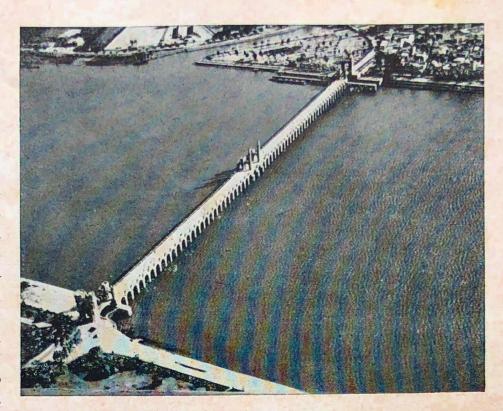
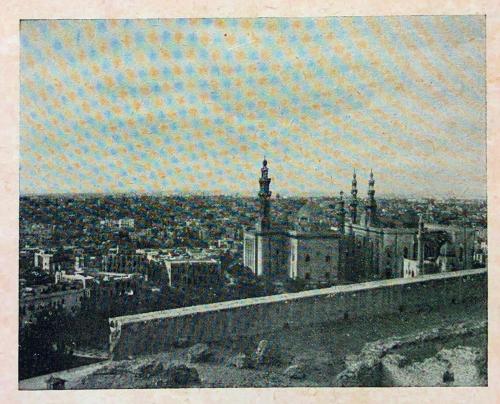
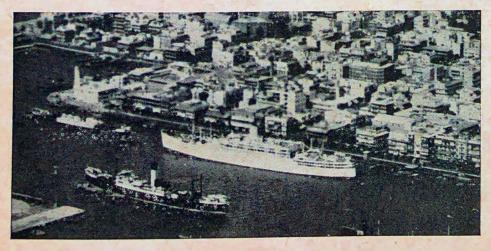
CAIRO: LA PARTE NUOVA DELLA CITTÀ, SULLA SINISTRA DEL NILO.

CAIRO: LA CITTADELLA.

CAIRO: LE MOSCHEE.

CAIRO: LA FASTOSA ENTRATA DEL PALAZZO REALE.

gli avvenimenti che condussero gl'Inglesi a metter le mani direttamente nelle faccende del Canale a fianco dei Francesi, quindi a diventare gli arbitri armati dell'Egitto, eliminando in breve tempo gli antagonisti: colpo di mano di Disráeli sulle azioni della Compagnia possedute dal Khedive dissestato; licenziamento di questo sotto forma di abdicazione in favore del figlio Tewfick; bombardamento di Alessandria in balia dei rivoltosi xenofobi; primo sbarco d'armati e sconfitta di Aràbi pascià, capo degl'insorti; proconsolato di Lord Cromer, che fu il vero britannizzatore dell'amministrazione locale; trattative Marchand – Kitchener dopo Fascioda e conseguente convenzione anglo-francese, per cui fu riconosciuta l'egemonia britannica sulle regioni del Nilo; passaggio dell'Egitto sotto il Protettorato dell'Inghilterra nel 1914 e abolizione seguitane di ogni superstite ombra della sovranità ottomana. Messo l'Egitto faccia a faccia con l'Inghilterra, nel clima fer-

CAIRO: NEL PORTO.

mentato dalla stessa propaganda degli Alleati da cui i popoli si attendevano le promesse autonomie, germogliò rapidamente anche ai margini del Nilo un'idea nazionale. L'indomani stesso dell'armistizio si presentò al Residente inglese una deputazione capitanata da Saad Zaglul pascià, fondatore del *Wafd*, per comunicargli la volontà del Paese. La risposta del Residente fu negativa. Da quel giorno – 13 novembre 1918 – ebbe inizio contro gli occupanti la lotta nazionalistica.

Che cosa ha fatto l'Inghilterra in vent'anni, di fronte al risveglio nazionale degli Egiziani? Ha negoziato, ha promesso, ha dato con una mano per poi prender con l'altra: ha, insomma, tergiversato in maniera da gettar polvere negli occhi, senza ritirare dal territorio un solo soldato. Le apparenti concessioni sono state: quella del '22, per cui era tolto il protettorato, ma ribadito il diritto della occupazione militare; il Trattato del '36, che all'Egitto riconosceva il diritto di

CAIRO: LA DIGA DEL NILO.

IL CAIRO E LE SUE MOSCHEE VISTI DALLA CITTADELLA.

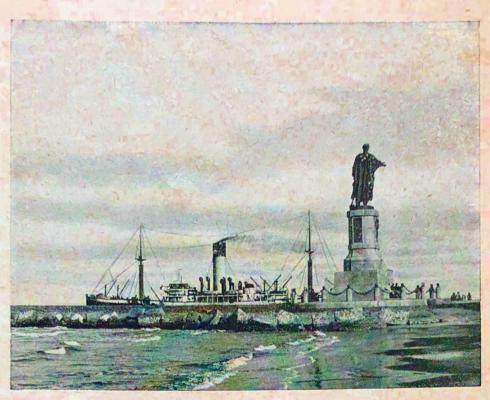
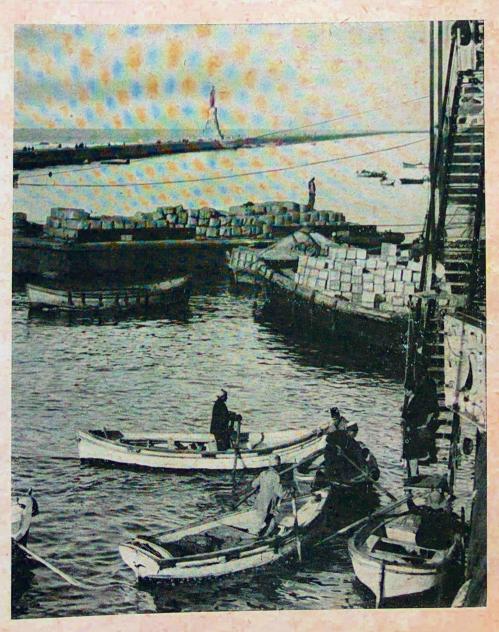
PORTO SAID, SUL CANALE DI SUEZ.

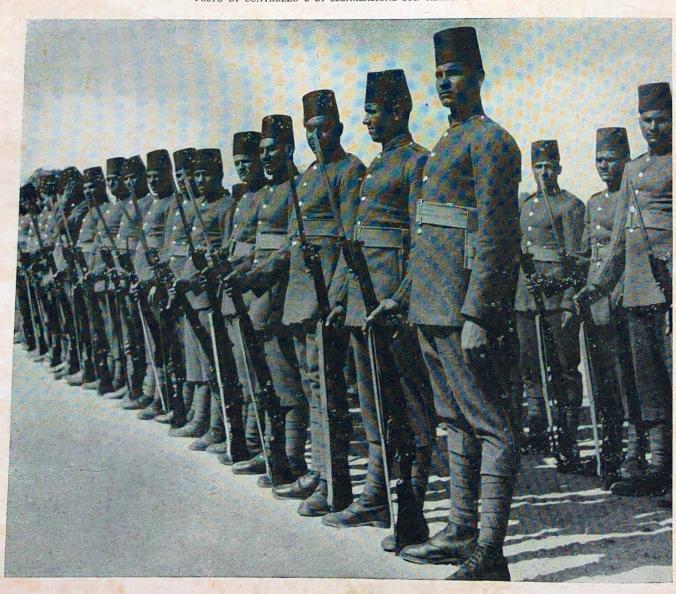
IMBOCCO DEL CANALE DI SUEZ A PORTO SAID.

COMMERCIANTI EGIZIANI NEL PORTO DI PORTO SAID.

una propria politica estera, ma gl'imponeva un'alleanza perpetua che lo legava militarmente sempre più all'imperialismo britannico; la Convenzione di Montreux, sollecitata da Londra, e da Londra fatta regalare all'Egitto, per cui si abrogava il regime capitolare che permetteva intromissioni straniere nella giurisdizione locale, sicché gl'Inglesi furono altresì liberati dagl'infidi concorrenti europei nella contrada ormai legalmente occupata. Il pretesto finale messo innanzi agli Egiziani dall'Inghilterra per tenere sul posto i suoi presidî è stato quello della «difesa del paese» contro presunte minacce dalla frontiera libica. Tradotto in linguaggio concreto, ciò significava la volontà pertinace degl'Inglesi di sbarrare il cammino all'ultimo antagonista sopraggiunto dopo l'impresa etiopica. Si deve principalmente a questo proposito e a questa egoistica ostinazione se l'Egitto è ora diventato il teatro naturale del conflitto armato fra l'Inghilterra e l'Italia.

Finché l'Italia soggiacque alla «tradizionale amicizia» degl'Inglesi, le sue iniziative coloniali non destarono a Londra nessuna preoccupazione, né reazione veruna. Quanto all'Egitto, non fu minimamente scosso, allorché l'Eritrea passò sotto la bandiera tricolore, nonostante questa fosse già stata un pos-

sedimento egiziano sotto Ismail. Né l'Egitto si mosse minimamente quando l'Italia conquistò la Libia, cacciandone i Turchi, ancorché si trovasse nel 1911 sotto la sovranità nominale dei Turchi. La neutralità egiziana fu intera, insomma, durante la guerra italo-turca, benché ancora sventolasse al Cairo la mezzaluna rossa. Ma nella presente guerra l'Egitto «indipendente», sorto dal Trattato del '36, è stato costretto a rompere le relazioni diplomatiche, sia con la Germania sia con l'Italia, e ad internarne i cittadini in appositi campi di concentramento. Disarmato, impotente a difendersi dagli arbitrii apparentemente legittimati dall'«alleanza perpetua», l'Egitto non ha potuto resistere che sull'estrema trincea tuttora valida: il rifiuto fondamentale di scendere in guerra contro di noi. Ciò distingue sostanzialmente la guerra d'oggi dalla guerra del '14, durante la quale anche l'Egitto venne a trovarsi schierato contro gli Imperi Centrali. Ciò indica la fedeltà dei Governi e in ispecie della Dinastia regnante alla linea di condotta perseguita nei nostri confronti da Ismail a Fuad I, manifestando in pari tempo la consapevolezza politica delle responsabilità e delle convenienze mediterranee. Ciò spiega, d'altra parte, la nostra

IL MONUMENTO A FERDINANDO DE LESSEPS SUL MOLO DEL PORTO DI PORTO SAID.

ALTRA VEDUTA DEL CANALE DI SUEZ A PORTO SAID.

POSTO DI CONTROLLO E DI SEGNALAZIONE SUL CANALE DI SUEZ.

SOLDATI EGIZIANI.

PORTO TAUFIK, SUL MAR ROSSO.

comprensione dell' angoscioso stato degli Egiziani e concorre ad illustrare la nostra Dichiarazione del 3 luglio. E ciò varrà indubbiamente a salvare l'Egitto, nell' ora del *redde rationem*, separandone le sorti future da quelle – ormai segnate dal Destino – della sedicente « alleata » e risolvendo alfine l'arduo e sempre attuale problema della sua indipendenza.

L'indipendenza egiziana potrà essere un fatto compiuto quando – e il momento non è lontano – le « vie imperiali » non saranno più l' appannaggio esclusivo di una sola grande Potenza e quando tutto il Mediterraneo, dopo una servitù secolare, sarà unicamente dei popoli mediterranei, senza inframmettenze innaturali e senza soprusi politici. Così la liberazione dell'Egitto verrà, per forza di cose, a coincidere con la liberazione delle strade maestre del mondo, fin qui usate dai plutocrati anglosassoni per riservarsi il monopolio delle ricchezze terrestri.

GIUSEPPE GALASSI

IL NILO.

LA BAIA DI ABUKIR.

ERASMO DA NARNI, IL GATTAMELATA. *(Statua di Donatello)*

I GRANDI DELL'UMBRIA

Contrasto di luci è l'Umbria, l'Umbria della tradizione e della storia, culla di una gente che, nelle sue disarmonie apparenti, nella continuità millenaria della vita della stirpe, tra santità e combattimento, fra perdono e strage, tra poesia in volgare e scandire di poesia latina, tra aeree immagini in un bell'azzurro che svapora nella conca bassa dei monti lontani, tra solidità di costruzioni militari, di case consacrate a Dio, di bei palazzi ove dolce è la vita, tra ardimenti e rinunzie, ha portato e porta un grandioso, imponente, spesso decisivo, contributo alla formazione dei destini d'Italia.

E proprio questo contributo, attraverso l'esaltazione nazionale di una serie di nomi maggiori, verrà dimostrato e passato in rassegna nell'imminente celebrazione dei Grandi dell'Umbria, celebrazione voluta dal Duce ed approntata dalla Confederazione dei Professionisti e degli Artisti, che si inizierà a Perugia il 12 settembre e si concluderà ad Assisi il 4 ottobre nella festività di S. Francesco, patrono d'Italia.

Dagli evi lontani di Roma – il mistero ed il silenzio ermetico del popolo etrusco non permettono di spingere lo sguardo verso quegli artefici grandi – l'Umbria offre alla civiltà ed alla storia i suoi uomini. È Properzio, assisano, tra il settimo e l'ottavo secolo di Roma, poeta d'elegia e d'amore, schietto ed originale, anche se fu il più perfetto imitatore latino della elegia ellenica, ricco di vitalità, di passione, di sostenutezza di stile, di franchezza. È Plauto che, con l'accetta del riso, taglia e scava archetipi teatrali immortali: il *Miles*, padre dei capitani spacconi della gloriosa Commedia dell'Arte, l'*Aulularia* che riporta a Molière ed a Goldoni, i *Menecmi*, che saranno riecheggiati da Shakespeare, e *Clizia* ed *Epidico*... Un mondo colorato, ciarliero, burlone, buono, maligno di vecchi, di flautisti, di parassiti, di mercanti, un mondo vero e falso al tempo stesso, in quanto è già fatto teatro, un mondo di figure e di uomini, di personaggi e di caratteri che sono azione e che muovono il dramma.

È Nerva, imperatore di Roma nel 96, vecchio senatore, saggio reggitore della cosa pubblica, giusto e buono. È Tacito, umbro di Terni forse. E di fronte a questo nome la rassegna panora-

CIMABUE: S. FRANCESCO D'ASSISI.

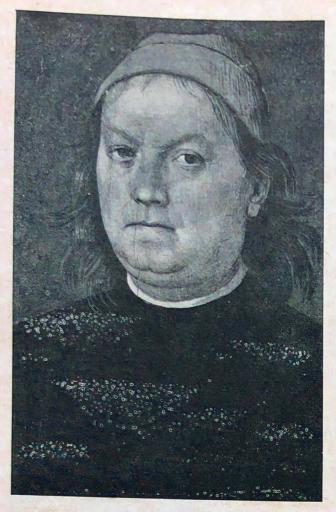
E ancora, a non molta distanza da Norcia, ma a distanza di secoli, fiorirà nel sec. XIV un'altra creatura illuminata dalla luce divina della santità: e se Benedetto fu grande per la Regola che autenticamente costituì una genialissima e mirabile rivoluzione, questa, Rita da Cascia, è grande per il miracolo, entro cui la mente umana si perde e rivolge, non per dubbio ma per smarrimento, il pensiero al cielo; è la santa dei casi impossibili, la santa che, ormai vicina al trapasso, dalla celletta del piccolo convento agostiniano, chiede nel crudo inverno della montagna flagellata dalla tormenta una rosa che è fiorita nell'orto di Roccaporena ed un frutto estivo che è maturato senza sole e senza calore. Il fiore ed il frutto erano nati. È la santa dal corpo mai sepolto, mai toccato, mai imbalsamato ed integro e non mummificato, è la santa delle api misteriose, è la santa che ebbe da Cristo il dono di una spina della corona che sulla fronte pura le generò una orribile piaga. Piagata dal Divino Amore come Francesco.

Come Francesco, figlio dell'Umbria più dolce e più mite, come Francesco, allietato alla morte da un volo di allodole – essa lo fu da un volo d'api –, come Francesco, il santo della poesia, del-

mica di queste note può anche non indugiare e non può – anzi non deve – porsi il problema della scienza o dell'arte per questo massimo storico dei tempi classici, dall'espressione dura, aspra, essenziale, definitiva, talora d'una impressionante modernità.

Ma l'Umbria, per definizione, è santa; è, ancora, grandezza di figure, luminosità di bellezza spirituale, fulgore di fede, armonia di pensiero. Dove la terra è più fiera nei suoi aspetti montani, ove il vento è più freddo e la neve gela sulla roccia, sulla strada, sui tetti dei casolari sperduti tra le forre dell'Appennino, sorge il gigante di Norcia, Benedetto, patriarca dei monaci benedettini. Nato quando da pochi anni l' ultimo degli imperatori romani era caduto, trasforma con originalità eccezionale, con equilibrio tutto nostro, la regola di S. Basilio in una classica misura di operosità e di dedizione a Dio, di lavoro, che eleva al Signore e che è fonte di letizia morale e religiosa, e di contatto con l'umanità.

« *Ausculta, fili, praecepta magistri tui et inclina aurem cordis tui...* »: questa la nuova Regola, italiana e romana, che diventerà la forza principe della vita che lentamente si rinnovava e che susciterà una grande azione per la civiltà e per la vita, non soltanto religiosa, del Medio Evo.

S. BENEDETTO DA NORCIA.
(Part. dell'affr. di Raffaello nella Chiesa di S. Severo in Perugia)

PARTICOLARE DELL'AUTORITRATTO DEL PERUGINO.
(*Collegio del Cambio, Perugia*)

la bontà, della imitazione evangelica, della propagazione della fede, dell'umiltà e della povertà. Umile Francesco che non si ritenne degno d'essere ministro di Dio e volle essere solo diacono, poeta Francesco del Cantico in lode del Signore nelle meraviglie, tutte buone, del creato, dall'acqua alle stelle alla morte, santo Francesco per cui sono certo sufficienti due definizioni, che, lontane da un'immensa corsa di anni e di anni, si integrano e si fanno compiute, quella di Tommaso da Celano « *Santo tra i Santi, tra' peccatori quasi peccatore* » e quella di Mussolini « *il più italiano dei santi, il più santo degli Italiani* ».

E la santità dell'Umbria si esprime, ancora, nella prima clarissa, Santa Chiara, ed in quella Angiola da Foligno, francescana, che nelle sue *Visioni e Consolazioni* si manifesta tra le più illuminate e liriche mistiche d'Italia, tutta presa d'amore per il Redentore, in estasi di fronte a sovrumane rivelazioni ed apparizioni.

Fede, pace, rapimento in Dio, l'Umbria.

Guerra, sangue, astuzia, battaglie, morte, l'Umbria con i suoi uomini vestiti di ferro: con Braccio Fortebraccio, primo di tutti, al cui nome e alla cui azione, tutta personale, tesa alla costituzione, storicamente impossibile, di un regno dell'Italia centrale – ed in parte riuscì a crearsi un dominio in un quadrilatero che aveva per estremi l'Adriatico da sotto Ancona ad Ortona, Sansepolcro, Montefiascone e Castel di Sangro oltre al principato di Capua – sono legati tutti gli avvenimenti politici che si succedono in Italia sul principio del sec. XV e la cui azione, infine, è, può dirsi, la stessa vita italiana di un ventennio di storia.

Creatore interessante di una milizia leggera, unita da vincoli di consuetudine cittadina, creatore della tattica di movimento e del rapido spostamento, Braccio dà origine a quella milizia braccesca dalla quale escono Niccolò Piccinino ed Erasmo da Narni. Il primo, perugino, piccolo, malaticcio, strano contrasto di fronte agli ercoli atletici che formano e guidano le compagnie di ventura, riempie di sé le cronache italiane della prima metà del secolo: è più colto di Braccio, ma meno ardito di lui nei disegni. Fedele a Filippo Maria Visconti, lotta fino all'ultimo per mantenere i Visconti nel dominio milanese, e Francesco Sforza ed il Conte di Carmagnola debbono cedere il campo al rivale.

Il Gattamelata, allievo, come s'è detto, della scuola braccesca e di Piccinino, nemico, poi, dei bracceschi, fu fedelissimo alla Repubblica veneta, di cui divenne capitano generale: al valore accoppiò l'accortezza. Al contrario degli altri condottieri umbri, ebbe la ventura di ispirare un grande maestro d'arte, Donatello, che ne immortalò l'immagine, quella immagine che

BALDO DEGLI UBALDI.
(*Palazzo dei Priori, Perugia*)

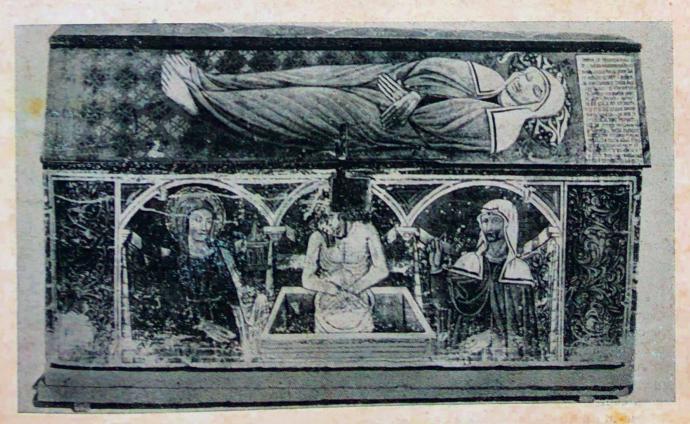
oggi è diffusa nel mondo con cartoline e fotografie sotto cui si legge: *Statua del Generale Gattamelata*. Il che non sappiamo se sia una promozione od una degradazione, ma è, certo, un'imprecisione bella e buona.

Chiude la teoria corrusca dei maggiori guerrieri umbri Bartolomeo d'Alviano, uno dei più famosi capitani del pieno Rinascimento: legato agli Orsini, lotta contro Alessandro VI e i Colonnesi, passa al servizio del Re di Spagna e batte i Francesi al Garigliano (il card. d'Amboise disse: *Bartolomeo fu quello che ci tolse il regno*). È una figura che primeggia sul campo di battaglia, sprezzante del pericolo, condottiero audace, un soldato, insomma.

Tra queste antinomie di santità e di guerra si inscrive l'arte, la grande arte: poesia, pittura, architettura.

La poesia di Jacopone da Todi, frate francescano beatificato dalla Chiesa, poesia profondamente espressiva, documento di alta sincerità e di incisivo vigore. Tutta la vita di un uomo del Medio Evo – richiamato dalla fede alla saggezza della rinunzia, debole, se non più nella carne, nell'umanità del pensiero che non sempre sa perdonare e che si scaglia perfino contro il papa (*mult'hai jocato al mondo*; *penso che jocondo non te porrai partire*) – è in questi canti, di una forza e di una sintesi di raro valore. È la perfetta letizia del Serafico, è il terrore della dannazione, è la rinuncia alla vita terrena, è la voce spiegata ed alta dello *Stabat*, della *Donna del Paradiso*.

BRACCIO FORTEBRACCIO.
(*Palazzo dei Priori, Perugia*)

È anche la poesia di Giovanni Pontano, spoletino, nato probabilmente nel 1421, l'umanista del «*De prudentia*», del «*De aspiratione*» ed il poeta dei *Juvenilia* umbri e dei *Parthenopei*, delle *Nenie*, del *De laudibus divinis*: un'unità spirituale difficile a cogliersi in tante manifestazioni così

CASSA SEPOLCRALE SUL CUI COPERCHIO È AFFRESCATA S. RITA DA CASCIA.
SULLA CASSA, A DESTRA, S. RITA CHE MOSTRA LA SPINA AL REDENTORE.

varie, ma una aspirazione continua alla perfezione artistica ed al più ampio respiro poetico. Accanto a questi due maggiori sono degni di figurare Federico Frezzi, folignate, geniale imitatore di Dante, di Boccaccio e di Petrarca, domenicano, vescovo inviato al concilio di Costanza, da cui non tornò, scomparendo misteriosamente, autore di quel *Quadriregio*, poema in 74 canti in terzine, nel quale l'imitazione è contemperata dalla squisita fattura del verso e dalla sostenutezza dello stile; Alinda Bonacci Brunamonti, delicata poetessa perugina, spentasi nel 1903, dopo avere lasciati notevoli componimenti – *Nuovi canti*, *Flora*, *Versi*, *Discorsi d' Arte* – che la hanno fatta giudicare la più ispirata e compiuta poetessa italiana del secolo. Il De Gubernatis, il Tommaseo, lo Stoppani, lo Zanella, il Fogazzaro e il De Sanctis la ebbero cara e la stimarono.

La pittura: è quella tipica, tutta umbra, che fiorisce e si chiude come una preghiera, del Perugino, del Pinturicchio e di Niccolò di Liberatore. Maggiore di tutti, Pietro Vannucci (1446-1524) arreca alla tecnica molteplici perfezionamenti, crea un'arte sua, fatta di soavità, di freschezza di atmosfera, di luminosi orizzonti, di dolcezza nei volti di Madonne e di santi, di limpidezza e di azzurrità di cieli, quali furono e sono i cieli dell'Umbria, di Perugia, di Città della Pieve, del Trasimeno e di Fontignano. Audace, vivido, fantasioso decoratore Bernardino di Betto (1455-1513), meno profondo del Perugino, ma forse più versatile, più brillante nel cromatismo e nella capacità narrativa. Umbro anche lui nel sentimento delle figure e nel paesaggio, più rude talora, lasciò di sé le grandi opere dell'appartamento Borgia in Vaticano, della biblioteca Piccolomini di Siena, della Cappella Baglioni di Spello, come del Perugino parlano il Cambio di Perugia, la Consegna delle Chiavi nella Sistina, ed i tanti quadri che sono nel mondo.

Niccolò di Liberatore da Foligno (1430-1502) conclude la triade dei *celebrandi*: pittore strano, preso dalla ricerca del caratteristico e dell'espressione. Anche per questo può ritenersi quasi a sé, lontano, apparentemente e talora sostanzialmente, dagli altri maestri umbri, anche se alcune belle figure siano improntate a squisita gentilezza, e notevole sia il senso, vogliamo dire sentimento?, del colore.

La pittura umbra, iniziatasi negli anni lontani col Nelli, dopo che Pietro consegnò il meglio dell'arte sua al grande allievo, Raffaello, dopo Bonfigli, Fiorenzo di Lorenzo, dopo l'Ingegno, dopo Eusebio, dopo Alfani si spense: ma aveva lasciata traccia imperitura.

A Matteo Gattaponi da Gubbio, architetto di cui si va lentamente e laboriosamente ricomponendo la figura sconosciuta, può farsi il vanto di essere stato uno dei più originali architetti del Trecento e di aver preparato con altri il rifiorire all'architettura italiana; anzi, si è detto di lui che abbia avuto un suo stile definito, da potersi chiamare *italico*, con qualche più o meno incerta derivazione dagli antichi Umbri. Ma lasciando a parte tali sottigliezze rimane lo strano destino di questo grande artista eugubino, di cui la critica contemporanea raccoglie prove e documentazioni non solo della sua esistenza ma della sua arte, identificabile negli ardimenti delle sostruzioni della Piazza dei Consoli in Gubbio, dello stesso Palazzo Consolare, del Collegio di Spagna in Bologna, della Rocca e dell'aereo Ponte delle Torri di Spoleto e del mirabile Chiostro di Santa Giuliana in Perugia.

Se Gattaponi, fiorito come artista nella seconda metà del Trecento con visioni e con ardimenti michelangioleschi, è quasi un ignoto, gli altri architetti umbri, vissuti in epoche più recenti, possono tutti molto facilmente essere delineati e riassunti in questa nostra rassegna panoramica. Galeazzo Alessi (1500?-1572), Ippolito Scalza (1532-1617), Giuseppe Piermarini (1734-1808) e Guglielmo Calderini (1837-1916): una consuetudine, quindi, costruttiva e creativa. L'Alessi, perugino, caratterizzò un intero periodo di vita edilizia e fu il rinnovatore dell'architettura genovese del sec. XVI. Creatore del palazzo signorile di città e del palazzo di villa, maestro di una plastica robusta e mossa, contribuì autorevolmente al divenire del barocco nell'Italia Settentrionale: a Genova con la villa Cambiaso, con la villa Doria, col Palazzo Lercari-Parodi ecc., a Milano col Palazzo Marino e con S. Vittore al Corpo. In patria lasciò opere di minor mole a Perugia, a Castiglion del Lago, a Città della Pieve. La morte, come è noto, lo colse mentre era in procinto di recarsi in Spagna per l'erezione dell'Escuriale.

Lo Scalza, a sua volta, lavorò soprattutto nella sua Orvieto, attorno al Duomo, e dimostrò una rara versatilità ed abilità nella soluzione di vari problemi, che interessano ancor oggi, nei campi della plastica, dell'architettura civile e religiosa. Oltre che architetto, idraulico e costruttore di organi, fu scultore di bella e meritata fama; nel S. Tommaso dell' Opera del Duomo di Orvieto, robusta e ben modellata statua, riprodusse la propria immagine.

Il fastoso e geniale costruttore di Palazzo Belgioioso in Milano, dai molteplici accorgimenti interni e dalle delicate decorazioni, l'autore dell'imponente massa della Villa di Monza – ed anche qui quali pregevoli decorazioni interne! – del Teatro alla Scala, del Palazzo dell' Accademia in Mantova fu il folignate Giuseppe Piermarini, in cui arte e scienza si fusero armonicamente in valori estetici duraturi se pur non eterni.

Guglielmo Calderini: Palazzo di Giustizia di Roma. Giudizi disparati: robustezza di concezione, gusto discutibile d'ornamentazione, aspirazione generosa al nuovo, contemperamenti col già fatto. Questo il Calderini che, indipendentemente dalle critiche, resta uno degli architetti più solidi, di un periodo di storia artistica nazionale.

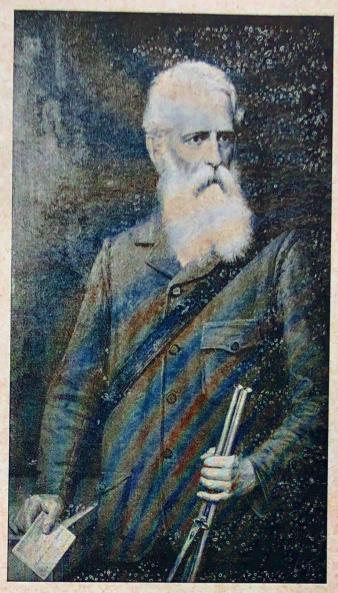
La rassegna dei Grandi dell'Umbria non può esaurirsi senza avere accennato ai musicisti Francesco Morlacchi e Luigi Mancinelli. La musica, in quella regione, non ebbe ampie manifestazioni e figure di primo piano come le altre parti d'Italia, tutte o quasi tutte, possono vantare.

L'*ars nova* prende le mosse dalle fraterie dell'Umbria: qualche buon cantante, l'istituzione dei *canterini* perugini..., ma il grande ispirato maestro non è mai sorto.

Interessanti sì, ché Francesco Morlacchi, perugino, maestro della Cappella reale di Sassonia, fu, tra la fine del sec. XVIII e la prima metà del successivo – morì ad Innsbruck nel 1841 – un isolato: valorizzatore del patrimonio musicale germanico di Bach e Beethoven – diresse la *Prima* di Beethoven con la bellezza di 450 esecutori –, autore di musica sacra, di oratori e di vari melodrammi, in alcuni dei quali, senza anticipare Wagner, considerò l'opera in musica come unità infrangibile e non interrompibile, come era nell'uso italiano, dalle cadenze e dalle romanze d'obbligo. Un isolato, come si è detto, ed, in un certo senso, un estraneo al movimento musicale nazionale. Ma, evidentemente, un artista personalissimo e d'avanguardia.

Luigi Mancinelli, orvietano, è il grande direttore di orchestra in tutto il mondo, che si è spento nel 1921. Mente eclettica, va dai preferiti Mozart e Bellini a Debussy, che rivela al pubblico dell'Augusteo, compone musiche di scena per Cossa, combatte la battaglia wagneriana con la prima esecuzione dell'*Agape* del *Parsifal*, scrive opere, musica religiosa e da camera e, finalmente, tra i primi e tra i primi il più illustre, poemi sinfonici per il cinematografo, allora muto. Genialità e giovinezza artistica fino agli anni tardi fanno di questo Maestro una figura cara, stimata ed apprezzata anche ad oltre un ventennio dalla sua morte.

L'Umbria ed i suoi Grandi sono tutti qui? È tutto il genio umbro questo? Con Baldo degli Ubaldi, giureconsulto, nato a Perugia forse nel 1319, docente alla Cattedra di Bologna diciassettenne appena, secondo la tradizione, consigliere di Urbano VI, autore di un vasto numero di trattati, di due famosi pareri sulla cambiale, materia nuovissima, culmine massimo della scuola dei commentatori; con Gentile da Foligno, medico insigne del sec. XIV; con Orazio Antinori, naturalista e viaggiatore, combattente del Risorgimento nazionale, esploratore dei laghi equatoriali, dello Scioa, che, sessantenne e malato, volle ancora tornare in Etiopia a svolgervi opera di civilizzazione e di politica italiana e che laggiù morì, la grande rassegna è finita.

L'Umbria è tutta in questi nomi, anche se manchino Danti scultore; Scolastica, Ercolano, Ubaldo santi; Oderisi miniaturista; fra' Bevignate architetto; Galeotto Marzio e Maturanzio umanisti; Michelotti, Ascanio della Corgna, Ruggero d'Andreotto, Francesco e Jacopo

ORAZIO ANTINORI. *(Palazzo dei Priori, Perugia)*

Piccinini condottieri; Bonfigli, Fiorenzo di Lorenzo, Bruschi, Brugnoli, Alfani, Tassi, Cerrini pittori; Fabbretti, Conestabile, Vermiglioli archeologi; Pellini, Siepi, Pascoli, Cristofani storici; Neri, Ignazio Danti, Purgotti scienziati; Vitale Rosi pedagogo; Caporali, Gualtieri, Bini-Cima, Lalli poeti; Domenico Lupattelli martire dell'indipendenza nazionale...

E con l'Umbria è l'Italia, l'Italia dell'Aquila e della Croce, l'Italia dell'arte e dell'ardimento. Domani, quando nei centri maggiori della regione si rievocheranno i poeti e gli architetti, i guerrieri ed i santi, ad un popolo che, nel silenzio e nel lavoro, nella disciplina e nella fede, vive la grande ora della Patria, in testa allo stuolo glorioso sarà l'uomo dallo sguardo d'aquila sotto l'ombra delle ampie sopracciglia bianche, il solitario, il pioniere, quello che, vivo, è laggiù ad aspettare, che laggiù volle rimanere in attesa dei fratelli che sarebbero venuti, che laggiù attende sicuro i fratelli che ritorneranno: il marchese Orazio Antinori.

Egli è di scolta vigile presso il sicomoro di Let-Marefià. Sulla strada di Addis-Abeba.

VIRGILIO COLETTI

LA VILLA MEDICEA DI CAREGGI

NEL 450° ANNIVERSARIO DELLA MORTE DEL MAGNIFICO LORENZO

«... IL PROFILO DI ADOLESCENTE TRAMANDATO CON TROPPO FANTASIOSA INDULGENZA DA BENOZZO GOZZOLI NELL'AFFRESCO DEL PALAZZO DI VIA LARGA...».

Chi nomini oggi, ai conoscitori di Firenze, Careggi, ricorderà loro, piuttosto che una zona fra le più attraenti della valle festosa in cui si adagia la città medicea, un luogo di pietà, contristato da vasti padiglioni ospitalieri. Ma chi nomini la Villa di Careggi, avviverà l'idea di un'epoca felice, nella quale, intorno a una grande casa di signori, specie di centro animatore di quella zona, si svolse tanta parte della vita più pensosa e lieta della città.

Quel fortilizio, quasi nascosto fra lecci, faggi e allori secolari, che ricorda vicende memorabili degli splendidi signori del Rinascimento, domina ancora il fondo pittoresco della valle. La potente merlatura, la graziosa loggetta cinquecentesca, il giardino all'italiana, vago residuo del sontuoso parco che offrì conforto di meditazioni e d'affettuosi diporti a tante generazioni medicee, bene s'inquadrano per armonia di proporzioni e snellezza di linee fra i poggi digradanti dal monte dell'Uccellatoio. Il Terzolle, l'antico rio freddo dei poeti, commenta col lene motivo delle sue acque tanto rigoglio di natura, ancor vittorioso delle manomissioni degli uomini.

Il caratteristico edificio fu ricostruito da Michelozzo per Cosimo de' Medici, che lo aveva acquistato da Tommaso Lippi nel 1417. Nella solitudine di quel fortilizio, lontano dalle inquietudini cittadine, Cosimo Pater Patriae, cullò, certo, le sue più alte ambizioni, il crescente potere, il trionfo sugli avversari, le fortune e sfortune della famiglia, vide crescere figli e nipoti tutti d'intelligenza non comune e straordinariamente sensibili alla gloria del casato. Ebbe anche delusioni e amarezze per la scarsa salute ed energia dell'erede Piero e per le offese di invidiosi consorti o competitori, ma a volte potè raccogliersi in quel sereno rifugio a gioire di eccelsi trionfi.

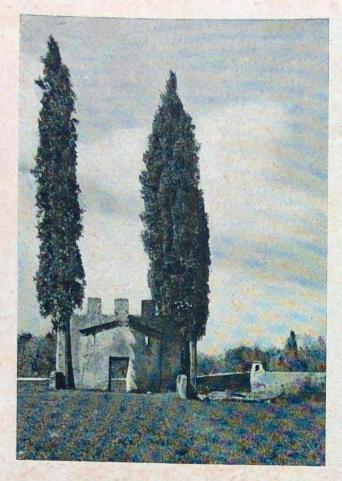
Fra gli eventi memorabili di quella sontuosa dimora sono da ricordare la nascita e la morte di quel Lorenzo di Piero, il cui profilo di adolescente ci è tramandato con troppo fantasiosa indulgenza da Benozzo Gozzoli nell'affresco del Palazzo di Via Larga e il cui volto d'uomo maturo volitivo e possente è impresso nella famosa maschera della Colombaria e nel dipinto del Ghirlandaio a S. Trinita.

Dalla nascita e dalla morte del molteplicista geniale e del ferreo politico, Careggi trae la sua maggior fama, tanto più che in quello spazio di tempo la località assunse la maggiore prosperità come luogo di soggiorno estivo, e illustri famiglie la predilessero per crearvi ville sontuose che tutt'oggi ne fanno una mèta ambita per il visitatore.

... IL VOLTO D'UOMO VOLITIVO E POSSENTE IMPRESSO NELLA FAMOSA MASCHERA DELLA FIORENTINA SOCIETÀ COLOMBARIA.

Parenti o clienti, avversari attuali o futuri dei Medici, presi dal fascino del luogo e della principesca dimora, vi si adunarono intorno: i Tornabuoni e i Benci, i Davanzati e gli Ardinghelli, i Neroni e i Lippi. Donata, da Cosimo il Vecchio al Ficino, la villa della Fontanella, che verso la collina di Montevecchi conchiudeva la proprietà medicea, Careggi divenne la sede dell'Accademia Platonica fiorentina e il Ficino vi dominò, proclamando di là il rinnovato pensiero greco, additando fondamenta nuove alla bellezza che nella città, focolare del Rinascimento, trionfava in opere fra le più significative d'ogni tempo; il Botticelli e il Ghirlandaio vi si recarono ad affrescare pareti di ville e di chiesuole; il Ficino, Baccio Ugolini e lo stesso Lorenzo de' Medici vi cantarono sulla òrfica lira canzoni propiziatrici del nuovo sentimento che caratterizzava la poeticità e la magnificenza dei tempi.

Col Ficino e col Magnifico, che spesso si recava ai tradizionali simposi dell'Accademia da lui vivificata, gl'ingegni più eletti di Firenze, musici e poeti, scrittori e scienziati, fecero di Careggi un centro di cultura, che ha una storia singolare nell'evoluzione del pensiero morale ed estetico della Rinascita. Si pensi ai poeti Agnolo Poliziano, Alessandro Braccesi, Naldo Naldi e Ugolino Verino, ai filosofi Demetrio Calcondila, Francesco da Diacceto e Pico della Mirandola, ai musicisti Domenico Benivieni e Baccio Ugolini, a Leon Battista Alberti ed ai molti che, giureconsulti medici sacerdoti autorevoli, si avvicendavano nei conversari di quel nuovo Olimpo. E se anche alcuni contemporanei, come l'inquieto e mordace Luigi Pulci, schernirono quei raduni, emana da essi una forza vitale non ancora estinta.

GIOVANNA DEGLI ALBIZI-TORNABUONI OFFRE IL VELO NUZIALE A VENERE (AFFRESCO DI SANDRO BOTTICELLI, GIÀ NELLA VILLA TORNABUONI A CAREGGI, OGGI AL LOUVRE). *(Fot. Brogi)*

UN INGRESSO SECONDARIO SUL TERZOLLE.

Nacque Lorenzo – come è noto – il 1° gennaio del 1448, in una stanza della villa di Careggi, da Piero di Cosimo e da Lucrezia Tornabuoni. Dalla energia del nonno più che dalla mitezza del padre egli trasse la risolutezza per le opere ardue e l'amore per le gentili; dalla madre, delicata poetessa, trasse il gusto del verso, onde non meno che nella politica doveva diventare famoso. Le *Selve d'amore* ricordano probabilmente il paesaggio che più egli amò nell'adolescenza:

Vedrai le piagge di color diversi
coprirsi, come a primavera suole;
né più la terra del tempo dolersi,
ma vestirsi di rose e di viole.

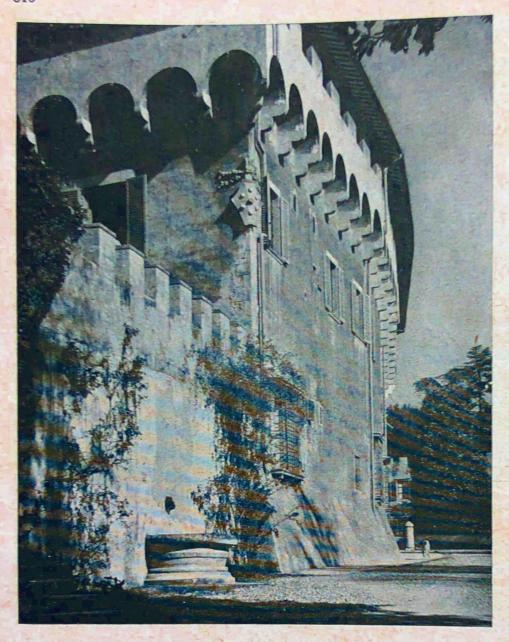
Se l'origine della sua spiritualità fu nel sangue dei suoi antenati mugellani, lo fu assai più in questo luogo ove trasse la vita e la prima educazione, dove colei che doveva essere sua madre si sposò con Piero di Cosimo e le figlie sue coi Salviati, i Cybo, i Ridolfi; dove l'ambiziosa paternità covò, piccolo, papa Leone X; dove l'adorato nonno e il suo stesso genitore finirono i loro giorni. Luogo lieto di boschetti canori e di fonti zampillanti, dove la città, già bellissima per il troneggiare della cupola brunelleschiana e del campanile di Giotto, per la torre d'Arnolfo e per quelle specchiantisi del Bargello e della Badia, meglio si offriva all'ambiziosa giovinezza del dominatore o agl'incantati oblii del poeta.

Oltre le nozze filiali e i conviti di principeschi clienti, altre festività ebbero partecipe il Magnifico, specialmente quelle per il matrimonio del cugino Lorenzo Tornabuoni con Giovanna, figlia stupenda e infelice di Maso degli Albizi. Il Tornabuoni, giovane ardimentoso e gentile, per fedeltà ai Medici fu decapitato nel 1497. La morte repentina di Giovanna, avvenuta per parto, e quella tragica del consorte non cancelleranno il ricordo di tanta soave congiunzione di nobiltà e di bellezza finché l'immagine dei due sposi affrescata dal Botticelli sulle pareti della villa Tornabuoni a Careggi (anche se poi asportata da quelle pareti per un troppo ospitale museo di Francia) sia presente all'ammirazione degli uomini. Ma nessuna vicenda ha reso famosa quella dimora quanto l'avervi il Magnifico trascorso gli ultimi

LA VILLA DI CAREGGI VISTA DAL TERZOLLE – « QUEL FORTILIZIO, NASCOSTO FRA LECCI E FAGGI SECOLARI – RICORDA VICENDE MEMORABILI DEGLI SPLENDIDI SIGNORI DEL RINASCIMENTO... ».

I POGGI DIGRADANTI DAL MONTE DELL'UCCELLATOIO. LONTANO, MONTE MORELLO.

giorni della sua vita e avervela conchiusa l'8 di aprile del 1492. Egli aveva in quel tempo assicurato allo Stato fiorentino la pace e una posizione di predominio nell'andamento della politica italiana. Lo straniero, che dopo la sua morte invaderà l'Italia, è ora trattenuto dall'accorta politica del dominatore. La lingua toscana, da lui arduamente difesa come un maturo strumento del nuovo pensiero, si è consolidata negli agili componimenti poetici del Poliziano e dello stesso Lorenzo. Una pleiade di scrittori, più o meno vicini ai due poeti, contribuisce a rendere, anche in quel secolo, illustre la letteratura d'Italia; gli artisti figurativi, avviati sulle strade maestre aperte dal genio del Brunellesco, di Masaccio e di Donatello, hanno creato opere tali da arricchire di nuova gloria i templi, le piazze, i privati edifici di Firenze e di Roma. La filosofia di Ficino e di Pico ha schiuso al pensiero una più concreta visione della personalità e del destino dell'uomo; le raccolte di libri, di anticaglie, di preziose opere di contemporanei, hanno creato, soprattutto per l'opera magistrale di Lorenzo, le fondamenta di insigni musei e biblioteche.

Se i cittadini avessero più discrete esigenze, il governo del Magnifico offrirebbe all'universale ragione di orgoglio e di intima pace. Malgrado l'inquietudine che lo agita, il fiorentino è nondimeno entusiasta del suo signore, e l'aggravarsi della malattia, che – appena quarantaquattrenne – porterà Lorenzo alla tomba, costerna gli amici, addolora il popolo, contrista le corti d'Italia. Il tiranno, che si spenge nella pienezza della sua forza creativa, è, in fondo, un dolce tiranno, un propulsore incomparabile di simpatia e di fiducia, sensibile a ogni opera di bellezza, a ogni proposito grande. Ama la famiglia e gli amici; ama, è vero, anche la musica carnasciale e la donna, espressioni quasi simboliche d'un gaudioso mondo di cui egli è assertore, ma anche ama la virtù, la pace, le imprese generose. E il suo cuore buono, la sua umanità, illuminano il suo genio d'un ardore che la ragione di Stato non travolgerà mai nell'abietto. A Pico, che accorre a vederlo, dice che più volontieri « affronta la morte dopo aver saziato gli occhi morenti della vista dell'amico carissimo ». E il Poliziano prorompe in lacrime, pensando alla prodigiosa energia che si spenge, alla forza e religiosa pietà dell'amico, tantoché il confessore « raccontava meravigliato

ANGOLO DELLA FACCIATA CON LO STEMMA MEDICEO.

rifiutata assoluzione è ancora da oppugnare l'alta testimonianza del Poliziano, il quale, nella famosa lettera a Jacopo Antiquario, afferma che il Magnifico accolse la volontà del frate e già fra Girolamo se n'andava, quando Lorenzo gli chiese la benedizione. «E insieme, chinando la testa e il volto e atteggiato a grande pietà, rispondeva alle sue parole e preghiere secondo il rito, a memoria, per niente turbato dal dolore dei famigliari che era ormai evidente e più non tentava di nascondersi».

Che l'assoluzione fosse data o non data ha un interesse relativo. È invece di maggior significato che questo principe, da alcuni considerato promotore di un risorto paganesimo, fu realmente religioso. Ma, devoto della natura, non potè mai pensare Dio disgiunto dalle opere che ne sono testimonianza.

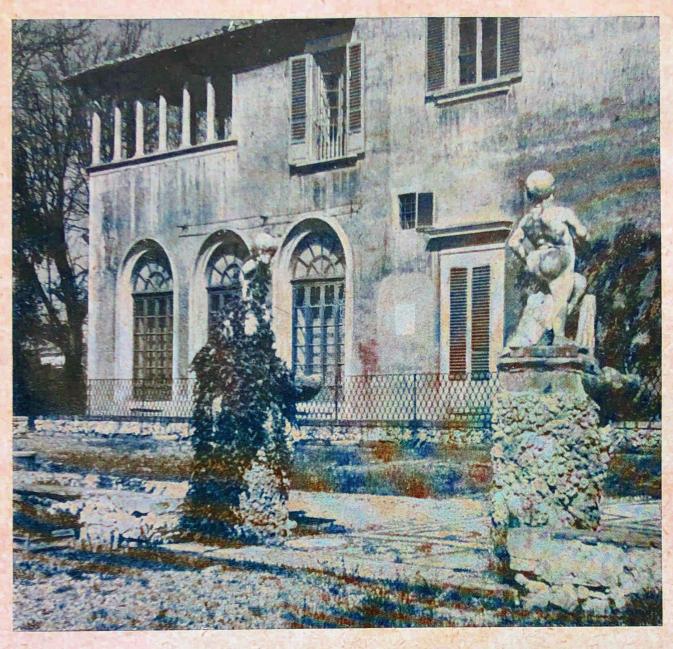
di non aver mai udito nulla di più grande ed incredibile del modo con cui Lorenzo, sereno e pronto davanti alla morte, imperterrito, si era ricordato del passato, aveva provveduto alle cose presenti, aveva pensato con grande religiosità e saggezza alle cose future».

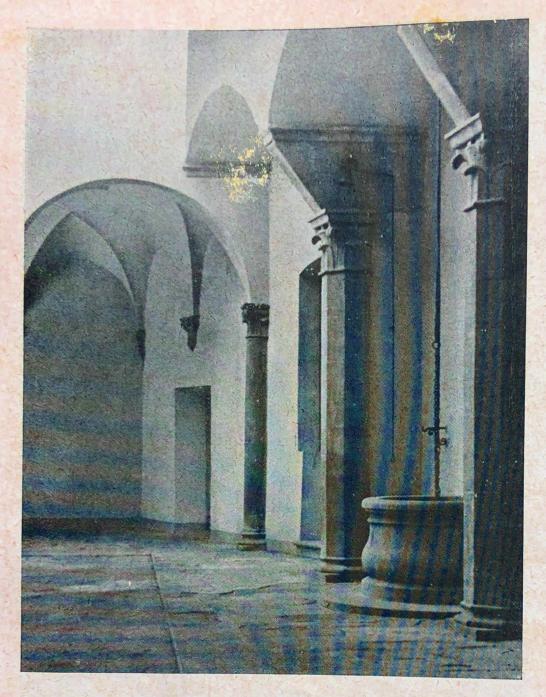
Tale è l'esasperazione dei congiunti contro Pier Leone da Spoleto, il quale aveva curato il paziente con infusi di madreperla ed altri mirabolanti specifici in uso nella farmacopea di quel tempo, che il medico, temendo per la sopravvenuta morte l'ira dei figli, sembra vi si sottraesse fuggendo e gettandosi in un pozzo della villa Martelli a S. Gervasio.

L'episodio più memorabile che circonda l'agonia del Magnifico è il colloquio col Savonarola. Ai controversi pareri sulla realtà di questo incontro fra i due antagonisti, alla leggenda della

Quando il sacerdote gli recò i sacramenti, volle alzarsi dal letto e recarsi incontro alla sacra particola, per non permettere – egli disse – che «il mio Gesù, che mi creò, che mi redime, venga fino a questa mia stanza». Un impeto mistico, dominato da una mente nella quale neppure la più alta poesia aveva scardinata la logica, lo spinge a celebrare nella suprema ora le mistiche nozze.

Probabilmente l'assoluzione, già ottenuta dal confessore abituale, non fu neppur chiesta al frate domenicano.

Il Magnifico morì alle ore 5 antimeridiane dell'8 aprile in una stanza d'angolo della villa di Careggi, oggi ridotta ad ufficio dell'ospedale civile. Ricorda Bartolomeo Dei in una lettera a suo zio che «la domenica, condotto insino alla quarta ore di notte, come piacque a chi governa

IL LATO DELLA VILLA SUL GIARDINO.

«... IL GIARDINO ALL'ITALIANA, VAGO RESIDUO DEL SONTUOSO PARCO...».

« LA GRAZIOSA LOGGETTA CINQUECENTESCA... ».

il mondo, (Lorenzo) passò di questa vita nel fiore degli anni suoi, troppo per tempo certamente, con grande et acerbo dolore di tutta la città nostra, non sanza cagione, ché sanza dubbio abbiamo perduto lo splendore di tutta Italia non che Toscana, e alla giornata più si conoscerà il danno, che hora in tutto non si può stimare ».

Un umile diarista, Luca Landucci, non sospetto d'infatuazione, scrisse che « questo uomo era, secondo el mondo, el più grorioso uomo che si trovi », e nei suoi appunti ci lascia che morì « a Careggi, a' luogo suo » e che « sentendo lui le nuove dell'effetto della saetta così amalato, dimandò donde era cascata e da che lato. Fugli risposto e fugli detto; e che disse: Orbé io sono morto ch'è cascata verso la casa mia ».

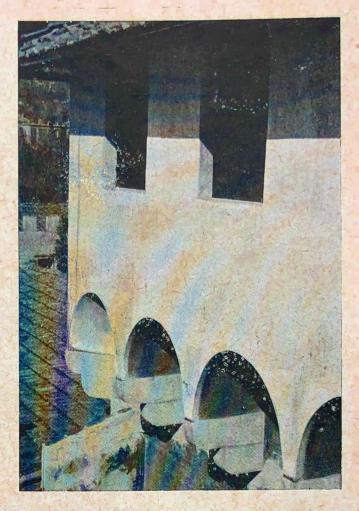
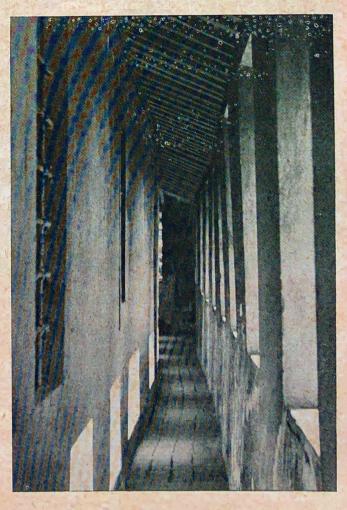
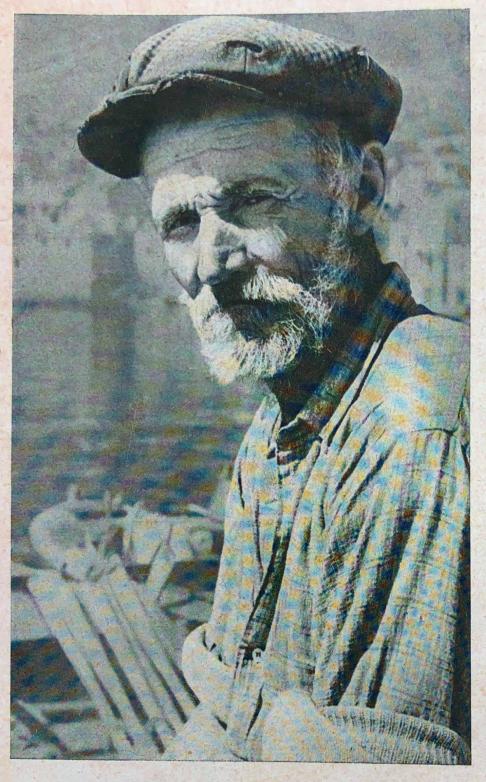
Un altro diarista, Tribaldo de' Rossi, che aveva lavorato per Lorenzo allo sviluppo delle miniere maremmane, ricorda che quando egli morì « a tutta la terra nencrebbe, e asai potenze mandarono imbasciadore a Piero suo figliolo poi a chondolersi dela morte sua... Il Re e tutta la corte di Napoli, i grandi nemici d'un tempo si vestuono di bruno... ».

Il Guicciardini e il Machiavelli, ancorché non benevoli verso l'instauratore d'un dominio personale, autorevolmente confermeranno che con lui scompare « l'ago della bilancia d'Italia »; che, lui morto, « cominciarono a nascere quelli cattivi semi, i quali non dopo molto tempo, non sendo vivo chi gli sapesse spegnere, rovinarono ed ancora rovinano la Italia ».

Spento Lorenzo, la villa di Careggi, ereditata dal figlio Piero, inetto e codardo, fu confiscata, e, da una banda d'insorti capitanata da un Dante Catellini da Castiglione, le fu appiccato il fuoco. Restaurata per opera del primo duca mediceo, Alessandro, tornò più tardi ad essere un luogo di riposo e di svago della grande famiglia. Ma non fu che una qualunque delle tante case di diporto, offuscata dalle prossime ville di Castello e della Petraia.

La sua funzione e la sua gloria, iniziate con Cosimo fondatore della fortuna medicea, si erano veramente concluse con la morte di colui che, per sapienza di governo, gentilezza d'arte, splendore di modi e di costumi, aveva portato alla più alta fama il nome mediceo.

ENRICO BARFUCCI

(Fotografie di Dario Betti)

PARTICOLARE DELLA COSTRUZIONE MICHELOZZIANA. I MENSOLONI SOTTO L'AGILE BALLATOIO.

INTERNO DEL BALLATOIO.

TIPO DI PESCATORE.

ITALIA POPOLARE MARINARA

Un volume che, con precise notizie, in chiara prosa e con ampio corredo illustrativo, dia una visione d'insieme della vita tradizionale del popolo marinaro italiano nei suoi diversi tipici aspetti, non esiste, ch'io sappia, a tutt'oggi. Per farne sentire più viva la necessità, ed anche per farne intravedere la bellezza e l'importanza, mi proverò a tracciarne qui, in rapide linee, il disegno, così com'io lo vedo, raccogliendo e sistemando idealmente i disparati e incompleti elementi che finora si conoscono.

Mi piace, innanzi tutto, affermare che un tale volume avrebbe – diciamo anzi, avrà, poiché qualcuno dovrà pur decidersi a farlo – un alto valore non soltanto etnografico, ma anche politico e nazionale; poiché solo dalla visione intera della vita del nostro popolo marinaro balzerà in piena evidenza la fondamentale unità di tradizioni delle nostre genti rivierasche dal Tirreno all'Adriatico e a tutto il « Mare nostro ». Un'opera di questo genere, esauriente, ma sintetica e viva, in quanto intesa a documentare l'oscuro perenne travaglio della gente marinara, il tramandarsi delle sue elementari forme di vita e l'atteggiarsi del suo mondo di sentimenti, di usi e di credenze, servirà anche a rivelare il meraviglioso segreto della grandezza di questo nostro popolo di navigatori e di esploratori. L'eroe non nasce da una massa amorfa e inerte, ma viene espresso da una gente che possegga ed eserciti quelle virtù ch'egli porterà nella sua vita al sommo grado.

E c'è, infine, in un'opera come quella da noi vagheggiata, un valore spaziante in una sfera più larga di poesia e di umanità. L'uomo e il mare, in una convivenza millenaria, fatta insieme di passione e di lotta, d'immensi benefici e di tremendi pericoli, han dato luogo a forme di vita la cui essenziale elementarità le fa perpetuare senza mutamento attraverso i secoli, e la cui espressione raggiunge i massimi del pittoresco e del solenne.

DONNA CHE RECA IL PESCE AL MERCATO.

Religiosità popolare.

La prima e la più alta nota che domina in questa vita tradizionale del nostro popolo di pescatori e di marinai è la religiosità.

« Se vuoi imparare a pregare va sul mare », dice un proverbio portato dalle nostre vele su molte sponde; e un altro, più tipicamente nato dallo spirito della nostra gente isolana: « Fidi ti sarva, e non lignu di varca ». Mirabile endecasillabo, che, superando il ristretto significato marino, può assurgere a simbolo della potenza che ha la fede per il nostro popolo, e per gli uomini tutti.

Più significativo e dettato da spirito pratico, questo laconico motto dei marinai livornesi, vero proverbio d'*arrisicatori*: « Butta in mare e spera in Dio ».

Ma se le espressioni sono molteplici e si coloriscono secondo il particolare genio delle diverse genti nostre, il motivo fondamentale è unico: è questa immensa forza di fede umana, che sola può tener fronte all'immensa forza del mare.

Essa accompagna e illumina la quotidiana fatica del marinaio; impronta di sé, con simboli e immagini sacre, le vele e le prore delle sue barche; lo conforta nelle burrasche e nei naufragi; gli raddolcisce la dura tempra e lo conduce, scampato il pericolo, al santuario per sciogliere il voto alla Madonna, miracolosa salvatrice.

Tra i marinai pugliesi, la squadra di guardia che, la notte, va a svegliare quella che dorme

SCARICATORE DI SABBIA.

sotto coperta per avvertirla che è giunto il suo turno, adopera questa formula di chiamata: « San Nicola! ». Niente altro: ma vuol dire: « È tempo d'alzarsi e di lavorare, in nome di San Nicola ».

In Sardegna, alla mattanza dei tonni, quando ormai la preda è raccolta nella « camera della morte » ed è giunto il momento emozionante della cattura, il *rais*, cioè il capo della mattanza, nel silenzio improvviso si fa il segno della Croce e grida: « Viva Maria! ».

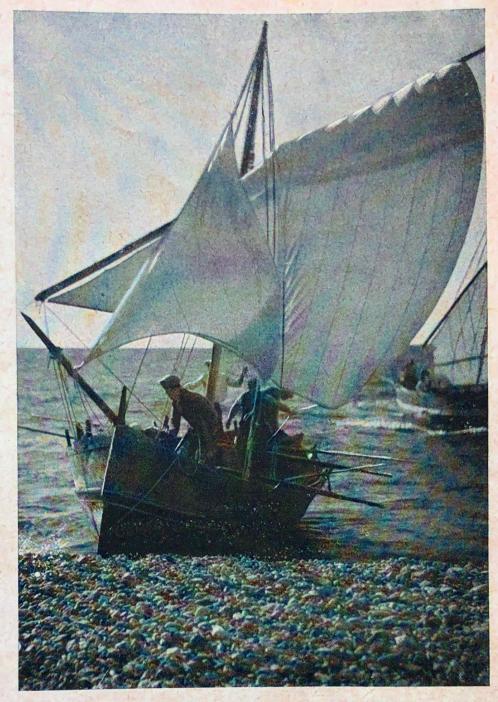
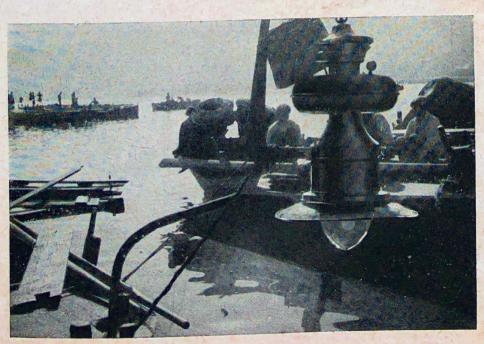
E presso i marinai catanesi, quando due barche s'incontrano in alto mare, uno dell'equipaggio di quella sopraggiunta grida: « Maria! », mentre dall'altra si risponde: « Gesù! ».

Ho ricordato questi tre esempi significativi e ricchi di un loro valore poetico: ma le forme e le espressioni della religiosità del nostro popolo marinaro sono innumerevoli. Commovente, nella sua semplicità, è la benedizione della barca, prima che essa prenda il mare, con la processione delle donne dei pescatori, che vanno spargendo manciate di sale contro il malocchio. Solenne, maestosa è la benedizione del mare compiuta dal vescovo, tra la folla genuflessa; più toc-

CATORE CHE SI PREPARA LE « NASSE ».

cante nelle umili città, che sono tutte un nido di pescatori, come, ad esempio, Chioggia.

Molte barche portano i nomi di santi, o della Madonna, nei diversi attributi con cui è venerata. Sulle vele spesso campeggia la croce o il monogramma di Maria; e immagini della Sacra Famiglia, di San Nicola di Bari, di San Francesco di Paola si vedono effigiate con una tecnica pittorica elementare, ma non priva di effetto, sull'opera morta di prua, sul tagliamare, o sulla poppa del naviglio peschereccio, specie dell'Italia meridionale e insulare.

Originali testimonianze di fede sono gli ex-voto che coprono le pareti dei santuari: e non solo gomene e cuori d'argento, o parti del corpo umano in cera, ma quadretti riproducenti il salvataggio miracoloso della barca, con l'apparizione della Madonna in mezzo a un'aureola di nuvole, sopra un mare bituminoso. Anni or sono, in una mostra d'arte marinara, una sezione fu dedicata a questi ex-voto e destò interesse vivissimo.

A VELE GONFIE.

Superstizioni e scongiuri.

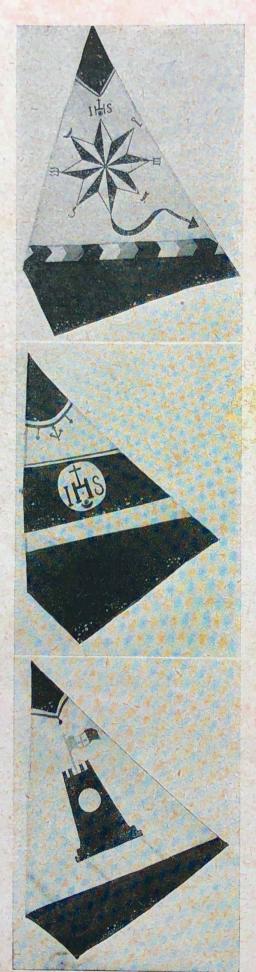
Ma talvolta la religiosità si colora, e più spesso si ottenebra, di superstizione, serbando evi-

PESCA CON LA LANTERNA.

denti tracce di credenze primitive e di riti magici. Per scongiurare la tempesta i vecchi pescatori sogliono iscrivere sull'albero maestro o in una tavoletta il segno di Salomone, e piantarvi in mezzo un coltello: così la tempesta viene « tagliata », e si dissolve.

Essa è talvolta personificata in un pauroso essere fantastico, quello che i pescatori del medio Adriatico chiamano *lu Sciò* (il Sione), e ne parlano solo allusivamente, con fare misterioso: da ciò lo scrittore-ammiraglio Guido Milanesi ha ricavato lo spunto per uno dei suoi più vigorosi bozzetti marinareschi. La tromba marina è figurata come una coda di drago, ed anch'essa è tagliata con un rito scongiuratorio.

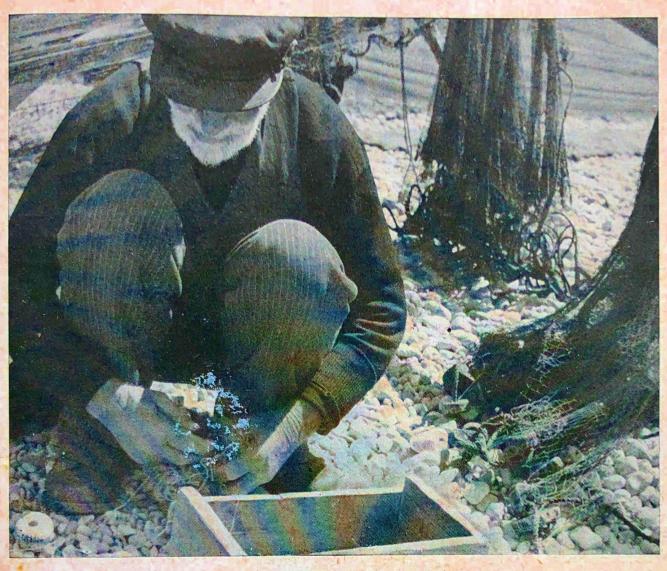
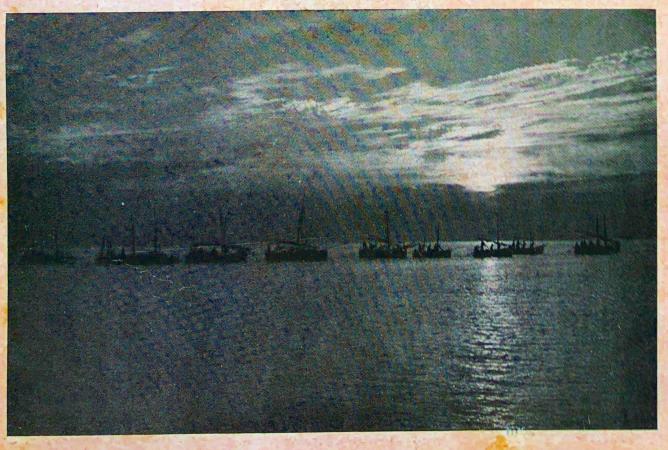
Entriamo così nel mondo delle credenze e delle superstizioni dei marinai, mondo popolato di immagini fantastiche, regolato da riti e da tabù, alimentato dalla solitudine immensa e dal pericolo.

Il vento è una forza violenta in potere dei diavoli, che se ne servono a capriccio. L'oro, l'argento, il rame, i lumi accesi attraggono i tuoni; il sole, come la luna, ha occhi, naso, bocca, che sono altrettante montagne; la luna si « fa » e si « sfa » continuamente, esercitando, durante queste trasformazioni, le sue malefiche influenze sulla Terra. Chi dorme all'aperto con la faccia rivolta alla luna diventa lupo mannaro. A ogni uomo che nasce, ecco accendersi in cielo una nuova stella, onde si dice in Sicilia: « Nasci omo e nasci stidda »: e così ogni stella cadente segna il trapasso d'una creatura umana, sì che il marinaio delle coste sicule, nell'attimo in cui l'aerolito riga il cielo, mormora: « A bon locu, stidda! ».

TIVOLI. MUSEO ETNOGRAFICO. MOTIVI DIPINTI SU VELE ADRIATICHE. (*R. Gabinetto Fot. Naz.*)

Molte di queste credenze e infinite altre, che non ricordo per brevità, sono comuni anche fuori dell'ambiente marinaro; ma essendo nate dalla contemplazione del cielo e delle forze naturali, si possono supporre più probabilmente nate dalla gente di mare.

Arte popolare marinara.

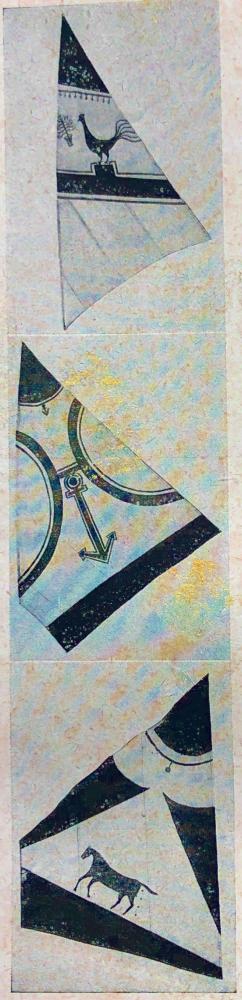
Il mondo materiale che circonda il marinaio non è meno pieno d'interesse. La sua casa, in generale, è d'una estrema semplicità e povertà; ma giova ricordare che gli esemplari forse più tipici della nostra architettura rustica sorgono a Capri e lungo la costiera amalfitana, appartengono cioè a un'architettura sorta in riva al mare e che nella sua posizione litoranea trova la propria intima ragione funzionale e artistica.

Impronte d'arte schiettamente marinara si trovano in particolar modo nelle barche e nelle vele dipinte. Ho già avuto occasione di accennarvi di passaggio, riferendomi al loro contenuto in prevalenza religioso. Ora, se cerchiamo di cogliere il segreto dell'incanto, che pur nella loro elementarità posseggono queste espressioni pittoriche della gente di mare, dobbiamo fermarci soprattutto sull'elemento colore: arancione, rosso, turchino, nero, sono le tinte che prevalgono e in

VECCHIO PESCATORE.

RITORNO DELLE PARANZE DALLA PESCA.

cui il marinaio sembra voler racchiudere il riflesso degli elementi in mezzo a cui vive: il sole all'aurora e al tramonto, e cielo, mare, notte.

Specialmente i simboli e i segni dipinti sulle vele, nella loro strana forza emotiva, talora lieta, talora cupa e quasi tragica, compongono come un misterioso poema del mare. E dove c'è intensa emozione, c'è anche valore d'arte.

Il costume del marinaio è, in relazione alla vita ch'egli conduce, di un'estrema semplicità: una maglia e un paio di pantaloni legati con una fusciacca. Ma il gabbano invernale col cappuccio, quella specie di saio fratesco che protegge i marinai di varie nostre regioni litoranee dagli spruzzi gelidi dei marosi e dai rigori delle tramontane, è, analogamente al mantello dei pastori, una delle fogge di vestire più antiche e caratteristiche: lo portano i marinai del golfo cagliaritano come i «camalli» del porto di Genova; lo si vede indosso ai pescatori chioggiotti come a quelli delle coste dalmate: unità di costume, che ha il suo profondo significato anche politico.

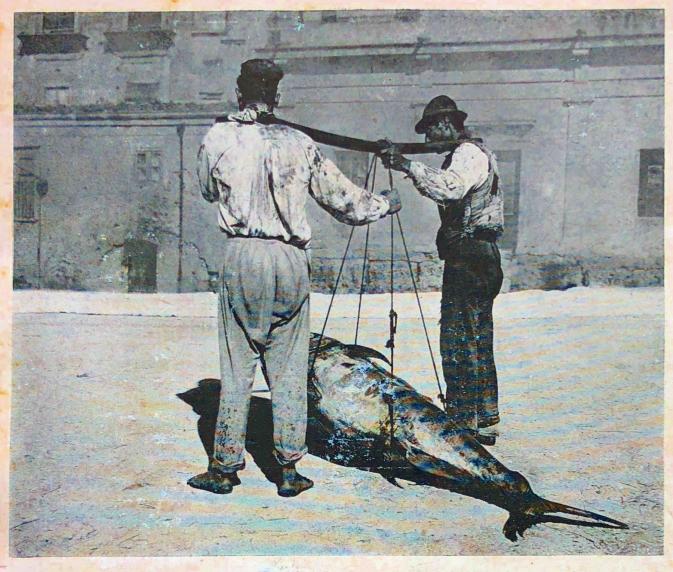
Per l'aspetto pittorico di questi costumi, e specialmente per tutto ciò che riguarda i tipi, i caratteri, i modi di vita di questa gente marinara, basti riferirsi ad alcune opere tra le più vive e pregiate della letteratura italiana moderna, dai *Malavoglia* di Giovanni Verga alle *Novelle della Pescara* di Gabriele D'Annunzio, da *Angiò uomo d'acqua* di Lorenzo Viani, alle recentissime pagine che Corrado Alvaro ha dedicato nel volume *Itinerario italiano* alla vita dei marinai del litorale maremmano.

TIVOLI. MUSEO ETNOGRAFICO. MOTIVI DIPINTI SU VELE ADRIATICHE. (*R. Gabin. Fot. Naz.*)

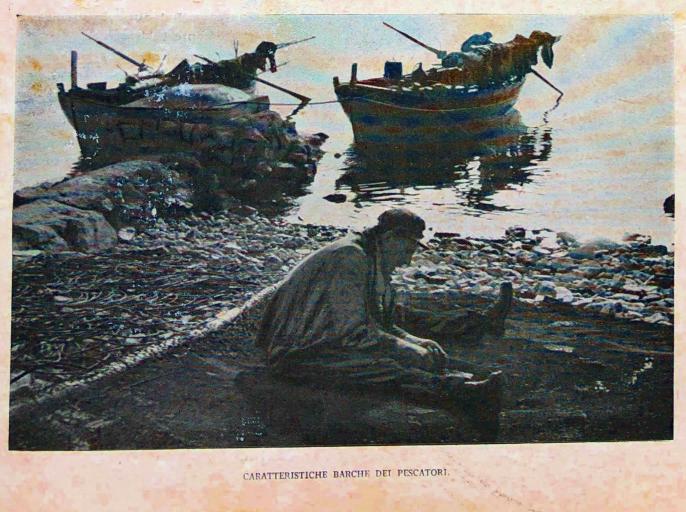
La barca e le reti.

E veniamo a quella che per il marinaio è, insieme, strumento di lavoro, capitale, casa, patria, tutto: la barca. Numerosissime e tutte, per una ragione o per l'altra, interessanti, sono le forme di barche usate dai nostri marinai: in talune è facile riconoscere elementi arcaici, testimonianze, mantenutesi quasi per miracolo fino a noi, dell'antichissimo mondo mediterraneo.

Di estremo interesse, non soltanto linguistico, è la terminologia delle varie parti della barca, delle diverse vele e delle manovre che si eseguiscono. Straordinaria è pure la varietà delle reti, degli altri attrezzi e dei modi di pesca.

Uno dei più esperti conoscitori della vita popolare dei marinai siciliani, Salvatore Lopresti, descrive più di venti diverse qualità di reti o altri strumenti usati dai pescatori del golfo di Catania: *'ncannata, palamitara, palumminara, pùlica, ragna, raustina, raustinedda, riti 'i vuliari, riti ppi pigghiari anciddi, rizzagghi, rizzola, rizzola d'abbattiri, rizzuledda, sciàbica, schiabichedda, schetti, stummara, tartaruni, tartaruneddu, tracchiuda, tratta.*

I soli nomi posseggono non sai quale misterioso incanto, emanano un inesprimibile afrore marino. E sono tutti strumenti creati dall'ingegnosità inventiva e dell'abilità dei nostri marinai, collaudata da un'esperienza di millenni. Co-

TRASPORTO DEL TONNO A PALERMO. *(Fot. Alinari)*

CARATTERISTICHE BARCHE DEI PESCATORI.

TIVOLI. MUSEO ETNOGRAFICO. EX-VOTO DI MARINAI NAPOLETANI. (*R. Gabinetto Fot. Naz.*)

sì dicasi dei diversi modi di pesca, tramandatisi di padre in figlio, espressioni di un'arte che, pur non essendo codificata in trattazioni dottoreggianti, non è per questo meno difficile.

Consuetudini di lavoro.

Un aspetto di questa vita marinara tradizionale, importante anche dal punto di vista sociale ed economico, è quello che si riferisce alle consuetudini che regolano i rapporti tra i padroni di barche e l'equipaggio, sia per il lavoro che per la divisione e vendita dei prodotti della pesca. L'attuale regime corporativo e l'azione tuttora in corso per migliorare le condizioni di lavoro e di vita della classe marinara, e inoltre l'applicazione sempre più larga dei mezzi meccanici per la propulsione delle barche da pesca, hanno fatto tramontare o eliminato del tutto molte di queste antiche usanze. Ma alcune rimangono, e comunque, è utile conoscerle non soltanto da un punto di vista etnografico o retrospettivo. Bastino questi pochi cenni di usi consuetudinari fra i marinai pugliesi, che attingiamo dall'opera di Saverio Lasorsa:

« L'armatore per solito è un marinaio, il quale si è procurato un modesto capitale dopo vari anni di navigazione. Egli ingaggia la ciurma, che per ogni paranza varia da 14 a 18 persone, compresi « le splendeniedde » (i giovanotti ed i mòzzi).

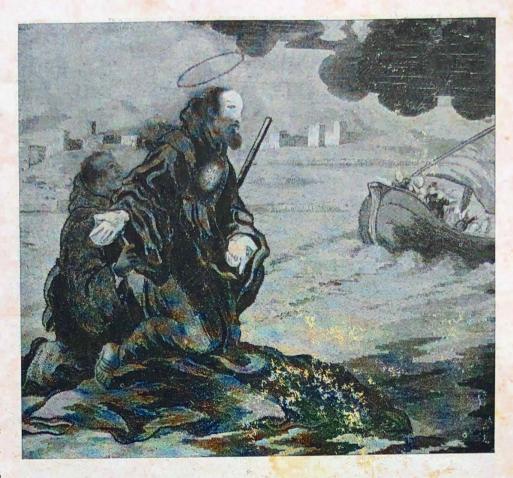
« Questo equipaggio non è pagato a giornata o a mese, ma lavora « a parte »; cioè, il proprietario concede la barca, le reti, le lanciane e tutti gli attrezzi, ed i pescatori mettono il lavoro. Dal guadagno giornaliero si prelevano le spese, e quanto rimane vien diviso in trentatré parti, di cui 13 o 14, secondo i patti, spettano all'armatore, due ai mòzzi, che hanno la metà, o il quarto, o i tre quarti, secondo l'età, ed una parte per ognuno ai marinai.

« Tra le spese, la prima è quella del vitto, che

consiste in due pasti: uno ha luogo verso le dieci, l'altro dopo la vendita del pesce. Per la colazione si cuoce una certa quantità di pesce, pescato la mattina, e si scodella in un grande piatto, perché si mangia in comune; il biscotto e il pane è in proporzioni sufficienti (da un mezzo chilo ad uno). Si dà anche un bicchiere di vino, non sempre di buona qualità. La sera, quando si è sbarcato il pesce e si è venduto sulla banchina, i marinai fanno la pulizia a bordo, e dopo mangiano in comune pane e pesce crudo, come « merosche », « fragagghie », « calamare », ed hanno un bicchiere di vino.

« Prima di andare a casa si distribuisce la « buzzette », che consiste in una certa quantità di pesce prelevato dalla vendita, quantità che si divide in tante parti quanti sono i pescatori: per solito, si tratta di mezzo chilo o un chilo di pesce buono, che il marinaio porta alla famiglia o vende; i mozzi ed i giovinotti hanno una metà: all'armatore spetta, invece, « la piàtene », che è un grosso piatto di legno, capace di quattro o cinque chili di pesce. Per diritto dovrebbe essere sette porzioni, ma, in pratica, la quantità varia secondo l'abbondanza o la scarsezza del pesce.

TIVOLI. MUSEO ETNOGRAFICO. EX-VOTO DI MARINAI NAPOLETANI. (*R. Gabinetto Fot. Naz.*)

« Si preleva pure dalla massa una sommetta per far celebrare messe alla Madonna dei martiri, a quella del Carmine, a S. Cataldo, a San Pietro, a San Corrado, protettori dei marinai, ed anche per partecipare alla spesa delle feste dei Santi Padri, per far batterie e fuochi artificiali. Il giorno della vigilia di Natale il pesce che si pesca non è venduto, ma si divide nella detta proporzione fra armatore ed equipaggio ».

Feste marinare.

Nelle feste popolari marinaresche, talune di una grandiosità e fastosità giustamente famose, tutti i vari elementi fin qui esaminati si uniscono

BARI — FESTA DI S. NICOLA. (Fot. Ficarelli)

BARI — PELLEGRINI ALLA FESTA DI S. NICOLA. (Fot. Ficarelli)

dire, del genio del nostro popolo marinaro? Appunto in queste feste si rivelano in tutta la loro potenza espressiva le innate qualità di nostra gente: religiosità, passione per il mare, senso del grandioso e del pittoresco si fondono e si sublimano in uno spettacolo di masse, quale soltanto un grande artista o un eccezionale regista potrebbe ideare e comporre.

Letteratura popolare marinara.

Canti e leggende, proverbi e motti, aneddoti, racconti, indovinelli, tutto quel che si suole comprendere sotto il nome di letteratura popolare, trova nella vita marinara ricchi motivi d'ispirazione. Si badi però di non esagerarne la portata. Per quel che riguarda, ad es., le leggende, giustamente una studiosa di questo argomento, Maria Savi Lopez, a cui dobbiamo l'unico volume italiano sulle *Leggende del mare*, conferma che, nonostante le più accurate ricerche, la materia leggendaria e fantastica scarseggia fra le nostre genti marinare.

e si potenziano, acquistando espressione corale e componendosi in una prodigiosa sinfonia di colori, di luci, di canti, di movimenti di masse, a cui fanno insieme da sfondo e da commento l'azzurro e il rombo del mare. Tra le feste marinare più ricche di valori pittorici e di significati suggestivi primeggiano quelle veneziane: le regate, lo sposalizio del mare, la festa del Redentore. Dove si potrebbero trovare espressioni più caratteristiche e attraenti del gusto e, starei per

Ma *Cola Pesce* è pure un bel mito della giovinezza italiana nata e temprata sul mare!

Da otto secoli almeno si tramanda, attraverso la testimonianza dei più disparati scrittori (cronisti medioevali, celebri umanisti, scienziati, viaggiatori) e si conserva sempre viva nella memoria delle vecchie favolatrici, la leggenda di « un pesce Cola, che era un uomo, et andava per il mare nuotando », e « fu la sua destrezza e forza nell'acqua tale, che ancora che fusse gran

tempesta in mare, egli lo nuotava senza timore. Et andavasi alcuna volta in mare un giorno o dui come un pesce, camminando da una parte e l'altra per la costa del mare, e così andando lo riscontravano alcune navi: et egli chiamava chi vi era sopra, et essi lo accettavano dentro, et domandatogli del suo viaggio, gli davano da mangiare e bere, e si stava con esso loro per un poco in piacere, poi risaltava in mare tornando al suo viaggio ».

ACITREZZA – IL RADUNO DELLE BARCHE PER LO SPETTACOLO DEL « PESCE A MARE ».

Ma veramente significativa, in un trasfigurante simbolo dell' ardimento dei nostri marinai, è la fine di Cola pesce. « Essendo, adunque, costui tenuto in pregio dai cittadini di Messina, e riguardato come un miracolo, egli, in un certo giorno solenne, in presenza di un grandissimo popolo, aiutò a ripescare una tazza d'oro, che avea gittato in mare Federigo Re di Sicilia, il quale havea comandato a questo Cola che andasse per essa. Et avendola egli presa due volte, la terza volta che il Re la gittò egli si tuffò per riaverla, e non ritornò mai più su, benché fusse aspettato dal Re e dal popolo gran pezza in vano ».

GALLIPOLI – PROCESSIONE DI S. AGATA.

Nella poesia e nei canti del popolo, il mare apparisce più che altro come sfondo, come riferimento, come termine di paragone: l'immensità e la tremenda forza del mare nelle tempeste, il suo incanto di colore nelle bonacce, il suo urlo o il suo sussurro non han trovato echi altamente poetici nel canto popolare: quella poesia il marinaio la vive, non la canta. Ma spunti e motivi anche graziosi non mancano tra la ricca produzione di strambotti, villotte o stornelli. È un mare visto da terra, è la vita dei marinai sbarcati e presi nelle reti della vita paesana:

> M'affaccio alla finestra e vedo il mare...

Così comincia uno stornello, con un verso di tanta melodiosa spontaneità, che Giovanni Pascoli se l'è appropriato tal quale per una delle brevi « Miricae »:

> Sei tanto bella e non ti posso avere:
> l'arte del marinar mi mettrò a fare;
> dipingere ti vo' nelle mie vele
> e in alto mare ti voglio portare.

VARCA I SARDI (PARTICOLARE).

BARCA CATANESE. (Fot. Pirrone)

E lo mio amore mi ha man-
[dato a dire
che in le gradele a' me vuó'
[rostire,
e mi gh'ò mandà a dir (si nol
[savesse)
che in le gradele se rostisce
[el pesce.

Qualcosa di maggior valore poetico si trova in alcune canzoni epico-liriche di soggetto marinaro, come in quella detta della *Scibilia nobili*, cioè della sposa rapita dai corsari; canzone ampiamente diffusa nel Mediterraneo e forse ispirata a un episodio realmente accaduto a Malta, verso la metà del Cinquecento.

Quanto ai proverbi, ho già avuto occasione di citarne qualcuno di carattere religioso. Ne ricorderò qui ancora due, che meglio sembrano intonarsi con lo spirito dei nostri tempi: « Senza pilota barca non cammina » e « Chi guarda i nuvoli non viaggia mai ».

La necessità di obbedire a un capo energico e di vivere pericolosamente era già sentita dall'antica saggezza del nostro popolo marinaro.

Sogni e desideri di giovane marinaio! Nostalgia, durante i lunghi giorni della navigazione, come in questa villotta dalmata:

Morosa mia, co' vado a navigare;
del nostro amor no ti dismentigare.
Il vento xe sospiri del mio core,
la piova lagrime del mio dolore.

Ma talvolta anche sono scherzi, o dispetti, o battute di spirito:

Così, a tocchi estremamente rapidi, siamo venuti delineando il mondo spirituale e materiale della nostra gente marinara: gente rude, taciturna, ma tenace, eroica spesso senza quasi saperlo, pronta a trarsi d'impaccio nei più rischiosi frangenti, esperta d'un arte tra le più difficili, fedele alla tradizione dei padri, semplice nei sentimenti e nella vita, povera, buona, sana, generosa: autentica razza italiana.

PAOLO TOSCHI

... VE NE STATE LÀ CON LE VOSTRE STANGHE ALL'ARIA, ORMAI NON PIÙ BUONI A NIENTE...

VIAGGI BIZZARRI

"Vecchie carrettelle e calessi di campagna, voi mi troverete sempre disposto a commuovermi sulla vostra sorte infelice, specie quando ve ne state là con le vostre stanghe all'aria, ormai non più buoni a niente, in un canto dei nostri cortilacci lombardi».

Così io scrivevo, un paio d'anni fa, in un libro dove discorrevo alla buona di passeggiate lariane e di aspetti delle nostre campagne. Senonché oggi che per forza di cose e come rimesso all'onor del mondo dalla scarsità di veicoli più rapidi lo vediamo battere petulante e leggero le nostre strade asfaltate, proprio oggi mi piace di evocare il calessino, questo agile curricolo che, a quanto pare, sta diventando il veicolo principe delle nostre plaghe.

Avete mai fatto un giro in calessino?

Non dico che sia l'ideale del correre, ed è certo che, sempre per restare nell'ambito delle carrozze, nel vecchio *landò* e nella non men vecchia *vittoria* si stava più comodi: ma insomma per chi oggi ha fretta e s'accontenta di sedere in poco spazio e non recare con sé troppi impedimenti, ecco che un buon « dueruote » è l'ideale. Poiché lo chiamano così in Toscana e in Romagna dov'esso abbonda, chè vettura più semplice e più brulla, se eccettui il *risciò* indocinese, non c'è su tutta la crosta terrestre.

Baroccino, *charrette*, *sulcky*, *domadora* più o meno son tutti figli naturali del calessino, poiché tutti si valgono della brillante trovata di far correre un veicolo su due ruote: la qual cosa, dopo la bicicletta, fu, conveniamone, la più geniale scoperta che in fatto di veicoli a trazione animale avesse fatto il secolo scorso. Ma di tutti il calessino è principe perchè il più agile, il più semplice, il più maneggevole.

Francamente, nulla m'è piaciuto di più, trovandomi l'altro giorno presso un amico mio che villeggia in Brianza e riceveva alcuni amici, di vedere arrivare nel suo giardino un po' da tutte le parti fanciulle bionde e brune in calessino,

AVETE MAI FATTO UN GIRO IN CALESSINO ?

guidando da sé piccoli cavalli briosi, con la destrezza d'antiche aurighe. E lì per lì, ripensando ai tempi passati, allorquando i signori che villeggiavano in quella plaga felice, celebrata dal Foscolo e dallo Stendhal, s'andavano a far visita a vicenda con pomposi tiraquattro o, più tardi, con ruggenti automobili, mi parve un po' una *diminutio capitis* quel semplicetto carrozzino dove c'è posto per due sole persone (e se una è grassa magari soltanto per una sola). Ma poi, considerando che è saggezza accettare tutto quanto i tempi producono, buono o gramo che sia, chè, alla fine un po' d'utile c'è in ogni cosa, trovai che pur il calessino è ottimo veicolo, che ha i suoi vantaggi, e fan bene a usarne.

Tanto è vero, mi dissi, che mentre un viaggio in berlina o nel sontuoso *phaeton* mi tedierebbe a morte, una lunga corsa ch'io feci alcuni anni fa in dueruote con un mio amico romagnolo, da Faenza al « Cardello » di Alfredo Oriani, è rimasta viva nella mia memoria fra le rimembranze più liete. Anche perché, a dirla fra noi, quel dueruote, che avevamo preso a prestito da un mercante di Faenza, era piuttosto malingambe come il suo bajo, e se non ci precipitò nel Senio fu un miracolo, e noi facevamo su quel veicolo, correndo e rovinando a quel modo, tali e tante risate ch'io non godetti mai gita più divertente e più matta di quella.

Del resto, è davvero dilettoso per uno che ama la vita sportiva correre su uno di quei carrozzini ben molleggiati e gommati. Bisogna, però, che guidi lui stesso e, possibilmente, un cavalluccio puro sangue e volonteroso. Perché, mentre il compagno che gli siede al fianco non può gustare che il piacere di farsi rapire, come Ganimede, ecco che lui, quello che guida, prova tutte le ebbrezze di Fetonte. Ma, bando agli scherzi, l'andare in calessino è una gioia che provano solo quelli che conoscono i cavalli e la loro generosa natura corridora e son quindi in grado di apprezzare da tecnici o da buongustai la qualità del trotto e del galoppo del cavallo, godere visibilmente l'animosa tensione dei suoi muscoli scattanti o del portamento della testa o del gioco alterno e ben ritmato delle gambe, che divorano l'asfalto. A questo aggiungasi il piacere dell'abilità spiegata dall'auriga nel saper modulare, per così dire, la tenuta del destriero, stringendo o allentandogli le redini sul collo, lanciandolo al momento opportuno o rattenendone l'impeto, e usando a tempo la frusta.

Quanti calessini in Romagna! E nulla è più divertente, trovandosi a Cesena o in qualche

... VEDERE AFFLUIRE ALLA PIAZZA DELLA CITTÀ FAMIGLIOLE E MERCANTI IN DUEROTE E BAROCCI...

altra città di laggiù, in un giorno di mercato, di vedere affluire alla piazza della città famigliole e mercanti in dueruote e barocci, correndo e frustando e sorpassandosi e baccanando all'indiavolata. Sotto quel limpido sole, che fu tanto caro al Pascoli, il quadro è tutta un'ebbrezza di gagliardi movimenti e di clamori.

Viaggi se ne posson fare in calessino?

E perché no?

Spazio da collocare qualche po' di roba ve n'è sotto il sediolo, e a sapere ben governare il cavallo, non stancarlo, alleggerirgli lo sforzo nelle salite, mettendolo al passo e scendendo voi stesso, credo che una buona settantina di chilometri al giorno li potreste fare per una settimana. E dovrebb'essere anche un viaggiare tipico, originale: e, naturalmente, nient'affatto costoso.

Se poi calesse viene da *calèche*, com'è probabile, esso è certamente un figlio snaturato di quell'antico veicolo ottocentesco, perché il *calèche* era invece una specie di *landò* a quattro ruote tirato da due cavalli, con tanto di serpa e di soffietto. E fu appunto su uno di quei *calèches* che Lorenzo Sterne compì quel suo famoso itinerario attraverso la Francia descrittoci nel suo «Viaggio sentimentale» e che il Foscolo tradusse con tant'arte. Se ben vi ricordate, quel calesse egli l'aveva noleggiato, dopo laboriose trattative, da un oste di Calais. Il che mi fa pensare pure che il nome traesse origine da quella città.

Altro tipo di viaggio bizzarro me lo suggerisce Carlo Dossi, il quale in una delle sue colorite e spassose «Note azzurre» prospetta come possibile un *viaggio allo scopo di perdersi*.

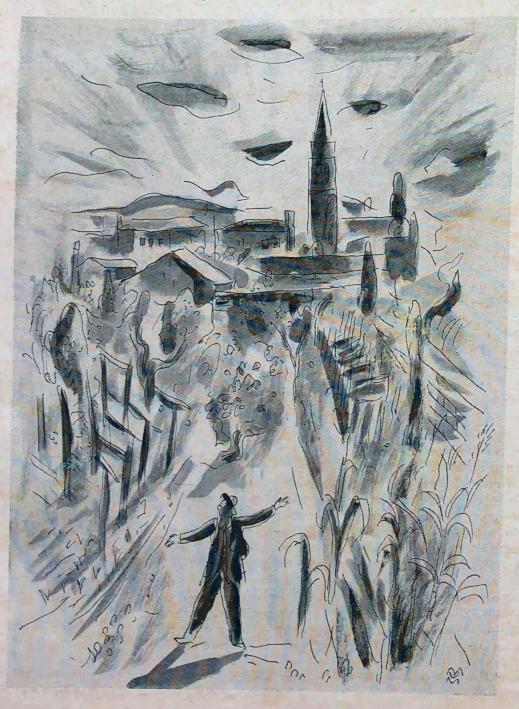
Pensate, un viaggio allo scopo di perdersi! Non ci voleva che la fantasia stravagante e quasi metafisica dell'autore di «Colonia felice» per immaginarlo.

E davvero che, dopo tutto, mi piacerebbe tentarlo, un giorno o l'altro, un viaggio simile; un viaggio che, al contrario di tanti che si fanno, non avesse altro scopo che quello di non arrivare mai: un viaggio senza itinerario, un viaggio senza meta. Non vi parrebbe che fra i soliti tipi di viaggi ci potrebbe esser posto anche per questa inverosimile stramberia?

Pensate, un bel mattino si parte, a piedi, naturalmente, e con un sacco in spalla, s'infila a piacere uno dei quattro punti cardinali che vi si

spiegano attorno, il primo che càpita, e si va, si cammina, si cammina senza minimamente proporsi né alcuna città né alcun villaggio da raggiungere: si cammina per strade, per sentieri, per colli, per pianure: se c'è una montagna la si supera e si discende dall'altra parte; se c'è un fiume ci si fa traghettare, oppure lo si segue riva riva, a seconda dell'attrattiva dell'orizzonte che vi si para davanti. Non avete in mente nessun luogo dove pernottare: la prima locanda che vi càpita a tiro sull'imbrunire sarà la vostra. E nemmeno avrete la più vaga idea dove vi recherete all'indomani: il primo sentiero che vi trovate davanti alla porta lo prenderete. Se lungo il cammino qualche speciale curiosità o attrazione vi sorprende, o di paese o di cucina o di storia o di persona, ecco, non fate altro che fermarvi a godervela in lungo e in largo, a vostro piacere. Non avete nessuna fretta: nessuno v'attende, nessuna preoccupazione vi spinge. Come l'uomo delle caverne o delle palafitte, avete davanti a voi tutto il mondo da camminarvi su in lungo e in largo e disponete di un'eternità di tempo per farlo. Siete il vero signore della terra!

Ma via, ditelo anche voi che un viaggio simile vi sorriderebbe.

In un mondo come il nostro, spietatamente regolato da tirannici orari come un'officina o una scuola, in mezzo a questa nostra eternità di giornate messe in fila, suddivise, categoricamente punteggiate da doveri, una ragazzata come questa che il Dossi ci propone è proprio ciò che ci occorre per ridare un po' di freschezza e di verginità ai nostri cammini, farci riprovar la gioia perduta della vera natura, il gusto che dovevano provare gli antichi a smarrirsi nel regno alato e solatio del dio Pan. Poiché il paesaggio, la vita, il gran fiume delle cose che voi attraverserete in quel vostro cammino senza scopo, liberati dalle vostre preoccupazioni, vi daranno davvero

PENSATE, UN BEL MATTINO SI PARTE, A PIEDI, E CON UN SACCO IN SPALLA, S'INFILA A PIACERE UNO DEI QUATTRO PUNTI CARDINALI CHE SI SPIEGANO ATTORNO, IL PRIMO CHE CÀPITA...

... E SI VA, SI CAMMINA, SI CAMMINA...

E CHE ALTRO SONO, AD ESEMPIO, I VIAGGI DI MARCO POLO SE NON SUBLIMI VAGABONDAGGI?

l'impressione di camminare in un mondo tutto primitivo o, per lo meno, in un mondo tutto rimesso a nuovo: non mai veduto prima. Tanto più se riuscirete, come propone il Dossi, a smarrirvi per davvero.

Poiché è innegabile che se intelligenza e coscienza sono due grandi conquiste dell'uomo, l'uso smodato ch'egli ne fa gli scema anche lo schietto piacere del vivere. Terribile condanna è per lui questo aver sempre coscienza esatta di quello ch'egli è e del *dove* si trova. Se, di tanto in tanto, gli fosse concesso di smarrirla questa sua implacabile sapienza di sé, certo potrebbe vivere momenti di più gioiosa e incantata felicità.

Del resto se non proprio allo scopo di perdersi, viaggi che non avevano né uno scopo né una meta stabilita, viaggi rimessi all'azzardo delle strade, delle avventure, dei climi, fatti soltanto pel piacere di andar a zonzo, mutar orizzonte, conoscer genti nuove, quanti ne sono stati fatti! E che altro sono, ad esempio, i viaggi di Marco Polo se non sublimi vagabondaggi di un uomo che godeva ebbramente perdersi in un mondo tutto inedito e affascinante, che doveva fargli l'effetto di un arabesco o di un sogno? E che altro scopo ebbe se non quello di perdersi per l'incantevole giardino dell'ignoto tutta quella moltitudine di navigatori e di camminatori intrepidi, maravigliosi di fibra e di coraggio, che l'Italia ha prodotto nei secoli?

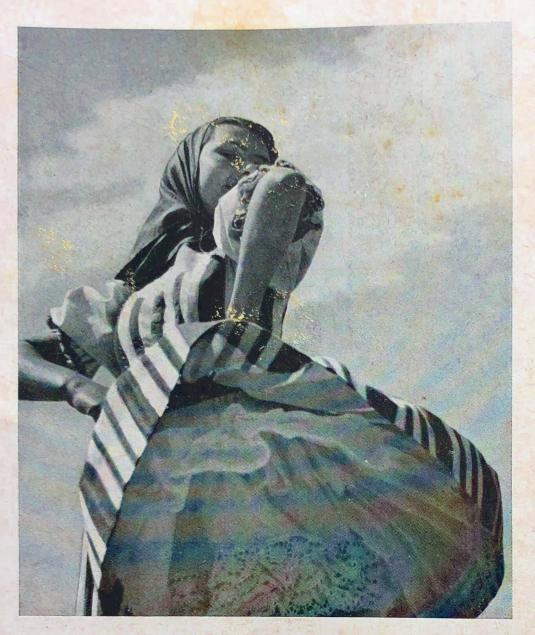
In realtà, a ben pensarci, un viaggio ha quasi sempre lo scopo di perdersi. Si perde la vecchietta piccolo borghese, che tutti gli anni va a fare la sua crociera all'estero in torpedone o in transatlantico; si perde la famigliola che sta facendo in bicicletta il giro per la «regione dei laghi»: cerca di perdersi anche lui, lo zingaro che col suo carrozzone sconquassato e la sua nidiata di marmocchi pidocchiosi va da paese a paese, incalzato dal demone migratorio della sua razza; si perde l'innamorato che, tradito, domanda, come un eroe di Byron, allo svago di una scorreria attraverso il mondo un po' di balsamo alle brucianti ferite del suo cuore.

Il male si è che, dopo esserci perduti ben bene, ahimé, bisogna ritornare a casa. E allora? Allora, per necessità di cose, noi ci ritroviamo ancora.

Perché, detta fra noi, guai se ci dovessimo perdere per davvero! Guai se dovessimo sradicarci per sempre e senza ragione dai *nostri* luoghi, dalla vita che ci siamo creata e a cui la sorte ci ha destinati!

«Svagatevi pure», ci dice il buon Dio, «giocate pure, ragazzi miei, con le vostre piccole illusioni; pigliatevi di buon grado qualche po' di vacanza. Ma purché ognuno metta poi radici nel breve orizzonte che io gli ho concesso e vi faccia fiorire le virtù della propria carità e del proprio cuore».

(*Disegni di M. Vellani Marchi*)

CARLO LINATI

UN VERO TRIBUTO DI CLAMOROSI APPLAUSI RISCUOTONO LE GRAZIOSE INTERPRETI DI CANZONI VILLERECCE, I COSIDDETTI « NUMERI » PAESANI, CHE NEL SOLDATO RAVVIVANO IL NOSTALGICO RICORDO DELLA « RAGAZZA » LONTANA...

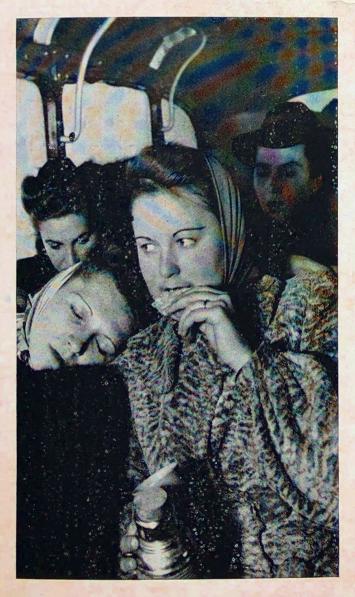
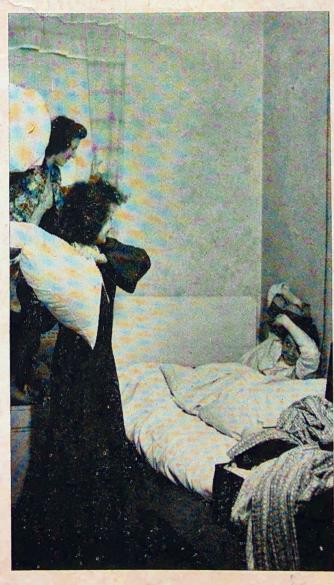
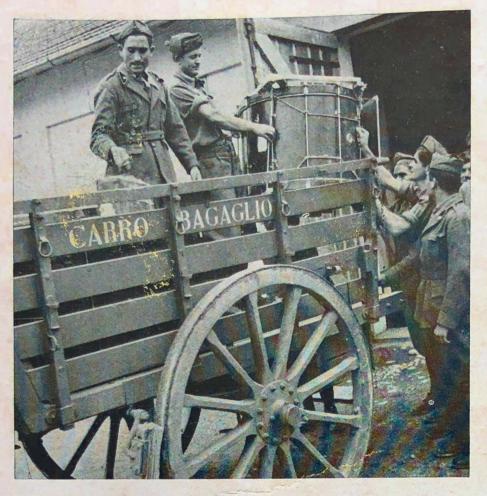
SPETTACOLI PER SOLDATI

Da oltre due anni molte Compagnie teatrali hanno abbandonato i teatri cittadini ed il pubblico borghese per dedicarsi interamente agli spettatori che sono oggi i protagonisti della storia: i nostri valorosi soldati.

L'iniziativa del Dopolavoro delle Forze Armate ha incontrato un vero successo: sono stati organizzati spettacoli non solo negli ospedali e nelle caserme, ma anche nei distaccamenti, negli accampamenti, in patria e nei territori occupati, ovunque vi fosse un nucleo, anche non grande, di soldati italiani.

Circa trecento Compagnie teatrali viaggiano ininterrottamente da un accampamento all'altro, per offrire un paio d'ore di sollievo spirituale ai nostri fanti, ai nostri artiglieri, ai nostri aviatori, ai nostri marinai... Esse affrontano realmente una vita di sacrificio in questa nobile missione; ma un applauso sentito, una risata genuina dei loro spettatori in grigioverde rappresentano per essi la migliore delle ricompense.

Bisogna pensare che si tratta di raggiungere i nostri soldati nei loro distaccamenti, assai spesso lontani dai centri abitati e dalle stazioni ferroviarie. Ogni mezzo per arrivarvi è buono: il

PRIMA E DOPO LO SPETTACOLO GLI ARTISTI SI DISTRAGGONO CON GLI SPETTATORI...

SI SONNECCHIA IN TRENO, IN AUTOCARRO... SI DORME SOTTO LE TENDE...

OGNI MEZZO... È BUONO: IL TRENO FIN DOVE È POSSIBILE, E POI LE MACCHINE MILITARI, GLI AUTOCARRI E PERSINO LE CARRETTE DA BATTAGLIONE...

NEI PAESI SPROVVISTI DI TEATRO, CON L'AIUTO DEI SOLDATI, IL PALCOSCENICO SI IMPROVVISA RAPIDAMENTE ALL'APERTO CON MATERIALE DI FORTUNA...

treno fin dove è possibile, e poi le macchine militari, gli autocarri, e persino le carrette da battaglione trainate da muli!

Vi è un «ruolino di marcia» prestabilito, per raggiungere le varie località. Uno spettacolo ogni sera. Si giunge per ripartire subito. Mentre si recita ad una tappa, il segretario della Compagnia è già in treno per sistemare tutto alla tappa successiva. Non sono molti i paesi provvisti di teatro e di alberghi. E allora questi artisti, che hanno voluto mettersi a disposizione dell'Esercito, dividono la vita con i soldati. Essi hanno così potuto apprezzare tutti i significati della parola «arrangiarsi». Bisogna «arrangiare» il palcoscenico, il pranzo, un letto sotto la tenda, o in qualche fienile, per dormire; bisogna «arrangiarsi» per raggiungere la località in cui deve aver luogo lo spettacolo. Si dorme dovunque e si mangia comunque: se non c'è altro, si mangia il rancio dei soldati, ed il palcoscenico si improvvisa all'aperto con quattro assi. Ma appunto perché è scomoda, questa vita è bella!

Ogni Compagnia è composta di venti a trenta elementi. Hanno tutto con loro. Dall'orchestra al «sipario». La loro attrezzatura è tale che potrebbero allestire indifferentemente, senza eccessive difficoltà, uno spettacolo al Polo Nord o in pieno Sahara.

Si viaggia di buon mattino, per raggiungere verso mezzogiorno la tappa dove lo spettacolo dev'essere predisposto. Quando arriva la Compagnia tutti i soldati si fanno in quattro per aiutarla nei preparativi: falegnami ed elettricisti non mancano mai e sono preziosi per garantire al Capocomico una buona attrezzatura scenica. Si compiono miracoli di rapidità

e di organizzazione. Ogni Compagnia ha il suo bravo macchinista, abituato a fronteggiare le situazioni più disperate. Se c'è una sala, un'osteria, un magazzino da foraggi, bastano due ore per trasformarlo in un magnifico teatro con tanto di palcoscenico e di «camerini» per i volontari artisti.

Dove manca assolutamente la possibilità di «arrangiare» una sala, gli spettacoli si dànno all'aperto, con materiale di fortuna: tavole da murate, travi di legno abbandonate, filo telefonico per l'impianto elettrico, e la scena in poche ore è pronta. Nelle miracolose casse della Compagnia non manca mai il drappeggio, che esce sempre stirato e nuovo come per incanto.

IL BUONUMORE SI DIFFONDE, COME UN CONTAGIO BENEFICO, FRA QUEL PUBBLICO DI GIOVANI ENTUSIASTI, CHE SI DIVERTE E NON LESINA GLI APPLAUSI.

Che cosa si rappresenta? Un po' di tutto. Al soldato piace la musica, e perciò ogni Compagnia viaggia con la sua orchestrina al completo. Lo spettacolo è vario: al prestigiatore in marsina e dalla barbetta mefistofelica, che taglia ogni sera una donna in due pezzi, succedono il balletto di graziose ragazze, le esibizioni del generico, del cantante, dei comici dialettali, dei pagliacci, del giocoliere, dei nani musicofili, del fine dicitore; un po' di tutto, insomma. Il buonumore si diffonde, come un contagio benefico, fra quel pubblico di giovani entusiasti che si diverte e non lesina gli applausi.

UN SUCCESSO TUTTO PARTICOLARE OTTENGONO I PAGLIACCI QUANDO MOSTRANO AL PUBBLICO LA RICONOSCIBILE CARICATURA DEL VENTRUTO «CIORCILLO»...

Si recita fino a tardi, e la mattina si riparte a buon'ora per raggiungere un'altra località. Si fanno e si disfanno i bagagli sessanta volte al mese. La buona volontà, con tutte le sue inimmaginabili risorse e con l'aiuto del ferro da stiro, immancabile e provvidenziale, fa uscire impeccabili le ballerine sulla scena.

... APPUNTO PERCHÈ È SCOMODA, QUESTA VITA È BELLA...

Queste ragazze sono veramente degne di encomio. Molte di esse hanno visitato centinaia di gruppi mobilitati, da un luogo all'altro. Hanno cantato per soldati di tutte le armi, hanno danzato in Sicilia, sulle Alpi, in Grecia, in Albania. Nella loro valigetta conservano, per ricordo, il profumo di zagara ed i mazzolini di stelle alpine, una scatola vuota di sigarette « Papastratos », una bottiglietta di Maraschino di Zara... Le loro canzoni sono diventate famose e popolari fra le truppe, il loro successo è sempre vivo e sincero, perché i soldati italiani sanno apprezzare queste ragazze che non hanno esitato a sacrificare la vita comoda dei teatri di città, per affrontare quella zingaresca delle Compagnie mobili. E tutto questo per « loro ».

UNA RISATA GENUINA: LA MIGLIORE DELLE RICOMPENSE!

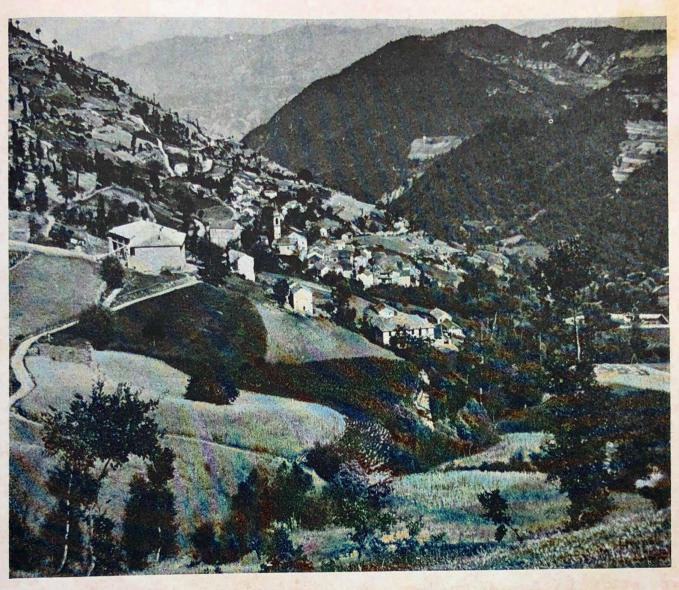
Se la notte non si può dormire quanto occorre, perché bisogna svegliarsi presto, pazienza, si sonnecchia in treno, in autocarro, alla stazione, come si può e quando si può, pur di giungere freschi e preparati per lo spettacolo della sera.

Due ore di allegria ogni tanto significano molto nella dura vita del soldato; e tutto questo conferisce non solo al morale di lui, ma anche alla sua intima soddisfazione di vedersi curato e seguito anche ne' suoi bisogni spirituali. La Patria chiede molto al soldato italiano, ma non esita a dargli tutto ciò che è possibile.

Prima e dopo lo spettacolo gli artisti si intrattengono con gli spettatori. Qualche fante o qualche artigliere, che ha passione per il palcoscenico, chiede informazioni particolareggiatissime su « come deve fare », quando tornerà a casa.

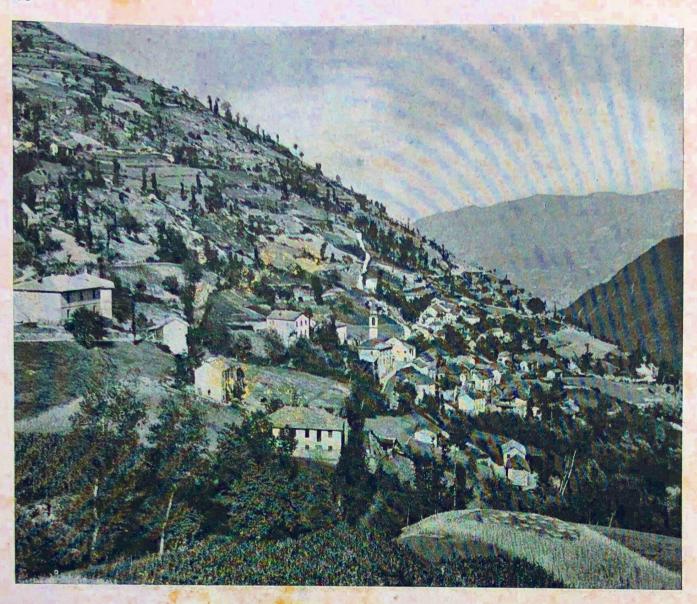
Così anche gli artisti si inquadrano nella mobilitazione civile, e mettono la loro genialità al servizio dei combattenti, e nessun applauso al mondo vale per essi quanto i battimani caldi e spontanei dei vent'anni in armi.

(*Fot. di « ebi »*)

LUIGI SALARI

CECI È SULLE PENDICI D'UNA MONTAGNA CHE DIGRADA, RIPIDA...

CASONE DI CECI
IL VILLAGGIO CHE CAMMINA

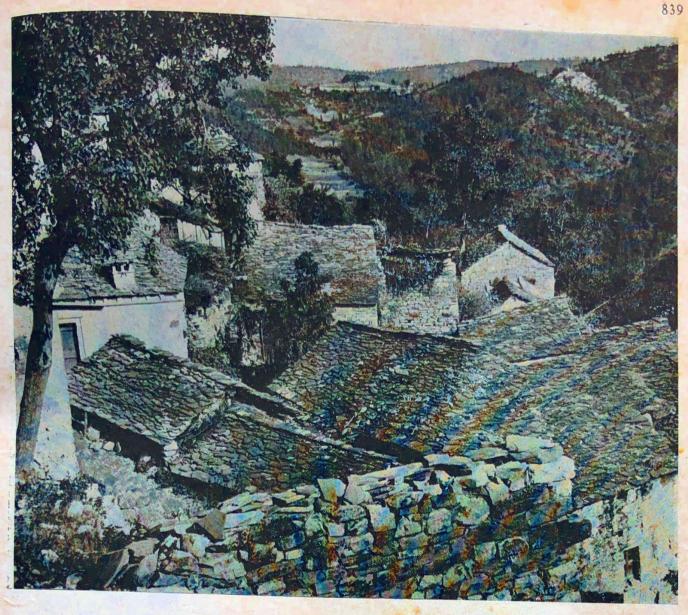
C'è gente che ha casa da lunghi anni, casa e terreni, e tuttavia dev'essere definita, letteralmente attenendosi al frasario della polizia, « senza fissa dimora ». Accadrebbe anche a voi se, invece d'essere domiciliati a Milano, a Firenze, a Venezia o a Bologna, foste residenti a Casone di Ceci, in quel di Bobbio. A Casone nessuna dimora è fissa; fissa non sarebbe neppure se le si scavassero nuove e più solide fondamenta, né se cavi d'acciaio o artigliati ramponi la trattenessero al suolo. Fatto si è che le case di quel paesino montàno si muovono perché si muove lo stesso suolo. Senza precipitazione, beninteso; passìn passìno, un metro quest'anno e un metro fra dieci anni o fra venti. Ma si muove.

Ceci è sulle pendici d'una montagna che digrada, ripida, verso una valle stretta e profonda, rigata da un torrentello disordinato e irruento: il Bobbio. Pascoli verdeggiano sulla montagna, interrotti da ciuffi non folti di querce, di faggi e di castagni; a tratti, cespugli fitti di ginestre; qua e là, rivi minori ruinano fragorosamente, a cascata, verso il più grosso corso d'acqua, a sua volta avviato alla Trebbia; ma in cima e a valle, dove il declivio è dolce e dove è scosceso come

NELLE NUOVE COSTRUZIONI IN ALTO, A SINISTRA, ALLOGGIANO GLI ABITANTI DELLE CASE MINACCIATE.

un baratro alla Doré, il terreno appare dovunque pieno di spacchi e rugoso. Sembra che fremiti e sussulti lo abbiano attraversato a tratti, incidendovi profondamente solchi e fessure non più rimarginate.

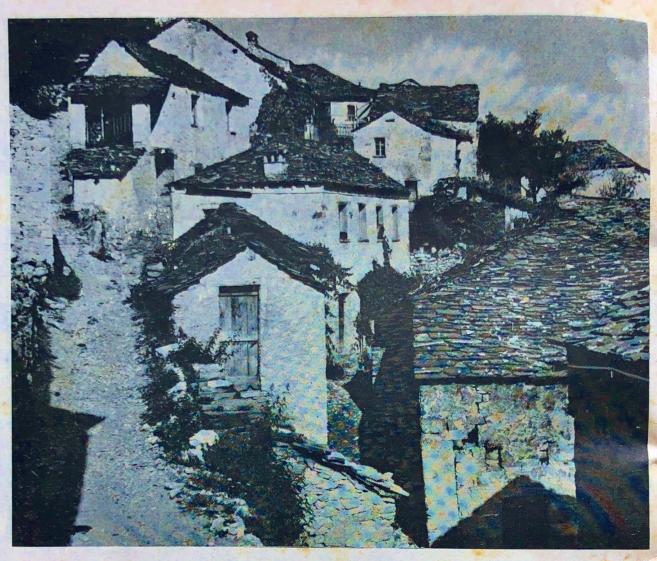
Dall'argilla scagliosa...

...è costituito il terreno del monte su cui il villaggio di Ceci e la frazione di Casone sono stati costruiti, senza ambizione alla vita comoda, dai padri dei contadini e dei pastori che ora vedono, inquieti, le loro case sprofondare al suolo o scivolare a valle. Ah, certo alla comodità non pensarono mai, né nel remoto passato né in quello recente, i montanari di Ceci; perché, altrimenti, si sarebbero annidati in questo pezzetto di globo così difficilmente accessibile e con tanta nettezza staccato da altri centri e negato sì fermamente all'ubertosità e a ogni redditizio sfruttamento? Pure, ebbero le case e il campanile; piccole case di pietra viva, dai tetti di ardesia, che i sassi pesanti contendono alle impetuose folate di vento. Finché si ha una dimora la cui stabilità è certa nel tempo e nello spazio, l'oggi è tranquillo, il domani promettente. La casa è un punto di riferimento fisico e morale; « io » vuol dire anche le mie pareti, il mio tetto.

Un giorno, a Casone, propaggine occidentale di Ceci, la stabilità delle dimore apparve compromessa. L'argilla scagliosa, pure per la lenta erosione dei corsi d'acqua – e fondamentalmente per opera del rio del Casone, anch'esso affluente del torrente Bobbio – andava franando verso la valle. Le case cedevano: prima si videro lesioni sui muri, poi fu chiaro che qualche abitazione si inclinava, infine qualche altra rivelò un netto spostamento alla base. Il villaggio camminava. Può essere faccenda di decenni, può essere faccenda di minuti, ma il moto d'una frana si adegua a stimoli figuratamente e realmente sotterranei, che imbrigliare non è possibile. Imbrigliare si poteva, per ritardare la rovina, il tor-

IL VILLAGGIO SEMOVENTE APPARE UNA MONOTONA DISTESA DI GRIGIO SASSO.

rente Bobbio, e ciò è stato fatto dalla Milizia Forestale. Altrettanto urgeva traslocare gli abitanti delle dimore minacciate, e ciò in parte è già avvenuto – con la costruzione di due nuove case, a oriente del paese, dove hanno trovato alloggio sei famiglie – e in parte avverrà presto, sempre a cura degli enti provinciali, per le altre sedici famiglie cui manca – si può ben dirlo! – il terreno sotto i piedi.

Il villaggio semovente appare una monotona distesa di grigio sasso che ha già perduto, con una parte degli abitanti, anima e calore. È probabile che il visitatore sia indotto alla malinconia dal piccolo dramma del luogo, che egli già sa irrevocabilmente condannato. Se dicono che un albero marcisce alle radici, per fiorente che sembri, non guarderete rami e fronde con tristezza? Eppure, né le vuote abitazioni né le porte sbarrate né le finestre, tacite come sono e prive di vita, riescono a rompere la solennità di un paesaggio duro, sì, e maschio, ma niente affatto tetro. Si è che la valle, plasmata in questa sorta di lava fredda che è l'argilla scagliosa e oppressa dall'incombente minaccia della frana, ha maestosi aspetti, in cui l'orrido sovrasta il severo. Chi ama la bellezza fosca dell'orrido giunga a Ceci – se vi riesce senza fatica – dagli scoscesi dirupi della Cima della Valle Scura, partendo dal Passo del Brallo; o segua la strada quasi carrozzabile da Bobbio, a picco sulla fenditura netta al cui fondo scorre, avventurosamente, il non placido torrente.

Non conosciamo vallata che sia con altrettanta decisione negata ai rumori. Né voci si odono né suoni. Tacite le rade greggi, se ne eccettui il ritmico scampanìo che segue il passo delle mucche e delle capre; silenziosi i pochi pastori, fermi alle parentesi d'ombra o avviati dietro il capriccioso errare dell'armento; muto il paese intero, e con esso persino l'orologio del campanile, inesorabilmente fermo a un'ora di chissà quale lontano giorno.

... LE VUOTE ABITAZIONI... LE PORTE SBARRATE...

Ma la vallata...

...non è triste. Aspra, e tuttavia assolata; e dischiusa, a occidente, verso la pianura ridente, con Bobbio che sembra a portata di mano e dista invece due ore di buon cammino. Via via che si percorre la gola montana verso Bobbio vien fatto di pensare che pochi luoghi come questi si prestano a schieramenti di eserciti avversari e a battaglie decisive. Ed è appunto nella stretta della Trebbia, a pochi chilometri da qui, che, duecent'anni prima di Cristo, Annibale vinse le legioni di Sempronio Longo; e oltre mill'anni più tardi Guido di Spoleto battè Berengario; e a metà del Settecento i Gallo-sardi furono battuti dai Germanici di Liechtenstein; e, infine, nel 1799, i Francesi le presero dagli Austro-russi. La Trebbia è un fiume fatto apposta per le battaglie, ma abbiamo salde ragioni per credere che qui non se ne vedranno altre per un certo numero di secoli.

La stradetta da Ceci a Bobbio fu la stessa che percorse San Colombano, quando si recò a Bobbio, nel 599, a fondarvi il cenobio e la biblioteca ricchissima, che poi dovevano dividersi l'Ambrosiana, la Vaticana e l'Universitaria di Torino? Giusto, sembra una strada fatta apposta per monaci avviati, solinghi e oranti, alla cerca; senza grosse speranze, perché i paesi non sono ricchi, ma con buona inclinazione alla poesia. Poesia e torrenti, qui, fin che se ne vogliano. E scenario mutevole a ogni passo; ma non chiedete al paesaggio di restarsene fermo e fisso ed eguale, in un luogo dove fermi e fissi non stanno né le genti, tacitamente erranti di balza in balza, né le case né i villaggi.

ARTURO LANOCITA

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50